Annual Report
Of
Ontario Highway Transport Board

for the year ending December 31, 1989

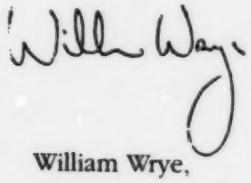
Ce document est aussi disponible en français

To: The Honourable Lincoln Alexander, P.C., K. St. J., Q.C.,
B.A. Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1989.

Respectfully submitted,

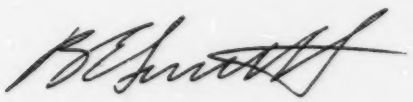


William Wrye,
Minister.

To: The Honourable William Wrye, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1989

Respectfully submitted,



B. E. Smith,
Chairman.

92-05076/

TABLE OF CONTENTS

List of Members	1
Chairman's Message	3
Description of Board's Functions	5
Application Summaries	6
Petitions to Cabinet	15
Appendix "A" - Board Structure	16
Appendix "B-1" - Policy Statement	17
Appendix "B-2" - Order In Council Issued	18
Appendix "C-1" - Breakdown of Revenue	19
Appendix "C-2" - Financial Data	20
Appendix "D-1" - Applications Received (PCV; PV; TTA)	21
Appendix "D-1" - Continued	22
Appendix "D-1" - Continued	23
Appendix "D-2" - Applications Processed	24
Appendix "D-3" - Applications Heard	25

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 29 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1980, Chapter 338 submits its thirty-fourth Annual Report upon its affairs to the Honourable William Wrye, the Minister of Transportation, for the calendar year 1989.

MEMBERS OF THE BOARD		DATE FIRST APPOINTED
B. E. Smith	Chairman	March 10, 1986
J. E. Magee	Vice Chairman	April 2, 1986
M. D. Priest *	Vice Chairman	March 17, 1986
E. J. Canning **	Vice Chairman	July 27, 1989
G. R. Samis	Member	March 17, 1986
M. H. Shecter ***	Member	January 12, 1981
E. R. Skelcher	Member	February 14, 1987

*Mrs. M. D. Priest resigned as Vice Chairman of the Board on June 30, 1989 to take up duties as Chair of the Ontario Telephone Service Commission.

**Mr. E. J. Canning was first appointed a member of the Board on March 1, 1980 and he was appointed Vice Chairman on July 27, 1989.

***Mr. M. H. Shecter retired on June 30, 1989.

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

The Ontario Highway Transport Board (OHTB) was created by the Ontario Highway Transport Board Act, 1955. At the same time the Public Commercial Vehicles Act and the Public Vehicles Act were amended to transfer certain powers to the OHTB for the regulation of intra-provincial carriage of goods and the carriage of passengers by motor vehicle.

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1953-54, applications for licences to conduct extra-provincial truck and bus undertakings and applications for licences to conduct local undertakings by carriers holding extra-provincial licences were processed by the OHTB according to procedures and criteria established by provincial law. Under this regulatory structure, the OHTB was in effect the licensing authority for truck and bus operating authorities for both intra-provincial and extra-provincial traffic movements in the province, and it fulfilled that function for over thirty-two years.

On January 1, 1988, the Motor Vehicle Transport Act, 1987 came into effect and altered significantly the licensing procedures for extra-provincial truck undertakings. Where previously public necessity and convenience was the controlling test for entry into the truck transportation business, the new legislation introduced a fitness criteria and public interest test during a five-year transition period ending in 1993. At the end of that time, fitness would be the only entry criteria for the carriage of goods by extra-provincial truck undertakings. Similar provincial legislation came into force at the end of January 1989 as the Truck Transportation Act, whereby the entry test for the licensing of the intra-provincial carriage of goods was also changed from public necessity and convenience to a fitness test with a transition period employing a public interest test.

This reregulation of the trucking industry has dramatically changed the role of the OHTB and its workload with respect to truck regulatory matters. Before reregulation, the Board processed a total of about 4000 applications a year. Of this number, 850 were opposed and required some form of public hearing or adjudication by the Board. By adjudication, we mean applications where Board members must perform some form of adjudicative function in making the final determination of an application, whether it involves a public hearing or not. By the end of 1989, the total number of applications processed, had fallen to 2600 per year, and this number is expected to decline further and level off at about 500 per year. During the past two years, the number of adjudications (with or without a public hearing) has risen from 850 to 1300 per year. This increase is seen as a surge resulting from the introduction of the transitional public interest test. In time, it is expected that the number of adjudications will be about 275 per year.

It is, however, in the area of public hearings related to truck applications that we have observed the most significant drop in workload. Previously, the Board would hold in the neighbourhood of 700 public hearings a year on truck applications, and now that number has diminished to around 35. The number of bus application hearings is increasing at about 7% per year. We anticipate therefore, that the total number of hearings will be about 125 or 2.5 per week.

With this reduction in workload, the Board has gone through an extensive reorganization in terms of staff, members and facilities. Staff, which at one time numbered thirty-three persons is now ten, while the number of Board members has been scaled down from ten to five. Office space and hearing room facilities have been cut in half. The Board is in the process of examining its future role in truck and bus regulatory matters.

The Board has responded to the Government's initiative of providing French Language Services in certain designated areas in the province.

A French Language Service policy has been developed by the Board which is tailored to its jurisdiction. This policy is being applied at our public hearings and at the Board's offices in Toronto. Its underlying principle is that everyone has a choice of language between English and French in the Board's proceedings. General information and service are automatically available in both languages. Written decisions and orders may be obtained in French on request. Translation services are provided by the Board at public hearings, with the only stipulation being that the Board requires some prior notice where French Language assistance is needed. This policy has been in place, and has been working problem-free for the past six months.

Notwithstanding the reorganization and downscaling of the Board's activities discussed earlier, I anticipate that the Ontario Highway Transport Board will continue to play an important and highly respected role in truck and bus licensing in the province.

B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987. For a limited period certain provisions of the Public Commercial Vehicles Act still apply.

In addition, and by agreement between the provincial and federal Ministers of Transportation, the Board has been designated as the tribunal in Ontario for conducting public hearings and reporting to the Airport Manager on applications for airport limousine permits.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the Minister of Transportation whether public necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

Truck Licence Rewrite

In accordance with Section 10b of the Public Commercial Vehicles Act R.S.O. 1980, c. 407, the Board determines whether the application for a rewritten truck licence, utilizing the language of the Standard Transportation Commodity Code (STCC), complies with prescribed criteria in the legislation.

The purpose of the licence rewrite program is to introduce uniform language to truck operating licences and to facilitate the transition of reregulation under the Truck Transportation Act, 1988. The Board issued 921 rewritten certificates in 1989.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1989 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. Bus Application Summaries

1. *Badder Bus Service Limited* File # 20104
Thamesville, Ontario

This application brought by J. I. DeNure (Chatham) Limited is for a stated case with respect to an application by Badder Bus Service Limited for an operating licence. In accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act, the Board may state a case in writing for the opinion of the Divisional Court upon certain questions of law dealing with the Board's jurisdiction and its determination of public necessity and convenience.

This matter has a lengthy history and dates back to 1984 when the Board granted an application to Badder Bus Service Limited. DeNure was the respondent in opposition and has taken a number of proceedings to have this decision of the Board overturned, both before this Board and before the Minister of Transportation. All were unsuccessful.

The Board concluded that there are no special or unusual circumstances in this matter on which it would exercise its discretion to state a case for the opinion of the Divisional Court, and accordingly the application by DeNure was denied.

2. *The Canada Coach Lines, Limited* File # 01255
Hamilton, Ontario

Two questions were posed by this application:

1. Does a subsidized carrier enjoy an unfair competitive advantage?

2. Is it appropriate to grant a public vehicle charter authority for a defined group?

An application under the Public Vehicles Act was filed with the Board and subsequently amended to the following terms:

> "For the transportation of passengers for Nationair Canada between Mount Hope Airport in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth and the Royal York Hotel situated in the City of Toronto in the Municipality of Metropolitan Toronto" with certain provisos.

Three respondents filed opposition to this application but only two appeared before the Board.

An important issue raised by the respondents in this proceeding was the public subsidies available to the applicant. The Board was asked to consider whether a publicly subsidized operator should be permitted to compete with companies not having similar sources of revenue available to them. It was submitted that the applicant enjoyed an unfair competitive advantage through its access to such public funding. It is unusual that this issue should be considered in a proceeding where all parties are owned by municipalities directly or indirectly. The applicant herein is a wholly-owned subsidiary of the Hamilton Street Railway (HSR), the sole shareholder of which is the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth. The two remaining respondents are related companies with the respondent Trentway-Wagar being a wholly-owned subsidiary of the respondent Gray Coach Lines Limited, the shares of which are 100 percent owned by the Toronto Transit Commission (TTC).

Evidence adduced through corporate witnesses show that the applicant received, directly

or indirectly, subsidy revenues from several levels of government.

Corporate evidence adduced by the two respondents Gray Coach Lines Limited and Trentway-Wagar Inc. indicated that no subsidy benefit flows to either respondent as a consequence of their relationship to the Toronto Transit Commission.

The applicant seeks authority to operate a restricted charter service, linking Mount Hope Airport located in the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth, and the Royal York Hotel in downtown Toronto. The service would be limited to transportation of passengers of Nationair who are using their services to fly into or out of Mount Hope Airport. The evidence adduced was that the cost of the service is paid fully by Nationair and not charged to the passengers in any fashion. Nationair viewed this service as essential to its survival as it must compete for its passengers with several airlines serving Pearson International Airport. Nationair has determined that the applicant is best able to provide the service they require and therefore it would appear they are the public being served in this application.

Both respondents are currently licensed to provide the service applied for herein but it is noted that neither have equipment based in the Regional Municipality where the majority of the trips originate.

The Board panel found that notwithstanding the fact that the applicant is the beneficiary of public subsidy, public necessity and convenience warranted the granting of a licence to provide a restricted charter service for Nationair.

3. *J. I. DeNure (Chatham) Limited* File # 02244
Chatham, Ontario

This application followed the decision by Gray Coach Lines Limited to abandon their line run service between London and Kitchener.

The sole opposition to the DeNure application was from the Amalgamated Transit Union, Local 113 and their opposition was based on the view that Gray Coach should not be allowed to abandon a portion of its licence because it would lead to fractionalization of Gray Coach's licence and because it would confirm a policy by Gray Coach to abandon some of its less profitable routes. The union also raised the issue of scheduling and connections.

The Board ruled that its duty was to rule on the merits of the application and whether or not it met the test of public necessity and convenience, and that matters of corporate policy are not within the Board's scope of inquiry.

The Board granted the application on a three year basis with the condition that DeNure operate a minimum of two round trips per day.

4. *Exec Plus Inc* File # 44057
Toronto, Ontario

The unique feature of this application was the type of equipment that the applicant was seeking to have licensed.

Instead of the usual 47 seat highway coach, Exec Plus was offering an executive style coach laid out in the style of a lounge with sofas, comfortable settees, a galley and sleeping facilities in the rear of the coach. For the business or executive traveller, there were such amenities as a fax machine, cellular phones, VCR, televisions, AM-FM stereo and tables.

The coach has a maximum capacity of 21 passengers and it is exclusively for charter use. The Board heard from several corporate witnesses who described how they would use the coach to transport executives to various sites and how they would conduct meetings or seminars on board while travelling to their destination.

The Board granted the application with some provisos attached, such as limiting the applicant to four vehicles no older than the 1987 model year.

5. *Laskey's Airport Transportation Service Limited* File # 35393
St. Catharines, Ontario

The issue on this application centred on whether two public vehicle carriers should serve the same routes.

Two applications were filed with the Board for extensions to extra-provincial and public vehicle operating authorities. Both were opposed by Niagara Air Bus Inc.

For a number of years, both Laskey's Airport

Transportation Service Limited ("Laskey's") and Niagara Air Bus Inc. ("Niagara") have provided a transportation service between points in the Region of Niagara and the Lester B. Pearson International, the Hamilton Civic and the Buffalo International Airports.

Evidence and argument were presented on the economies of two carriers providing a service from the Region of Niagara to the airports. Laskey's contends it needs additional points for growth and to maintain a viable organization. Niagara's concern is that additional competition will impede the restoration of the financial health of the company.

The Board found sufficient evidence supporting public necessity and convenience to warrant the issue of a certificate granting an extension to the public vehicle operating licence. The anticipated future growth of the Region of Niagara and the competent management of both the applicant and the respondent will, in the Board's estimation, offset any detrimental impact upon the economic viability of the respondent Niagara.

6. *Penetang-Midland Coach Lines Limited* File # 18701-A24
Midland, Ontario

Penetang-Midland Coach Lines Limited applied for a public vehicle licence for the transportation of passengers and express freight via Highway 26 between the Towns of Collingwood, Thornbury and Meaford, and the City of Owen Sound. The main opposition to this application came from Amalgamated Transit Union, Local 113 regarding the Gray Coach policy to eliminate and reduce their line run services in various areas of the province.

The proposed service will replace, with some schedule modifications, the Gray Coach Service between the City of Barrie and the Town Collingwood which the Board was informed had suffered some operating losses.

The Board granted the application.

7. *Wallace L. Tennant* File # 44043
o/a Big T Group
Owen Sound, Ontario

Wallace Tennant, operating as Big T Group, applied for a public vehicle operating licence for the transportation of passengers, baggage and express freight on four separate routes between various points within the Counties of Simcoe, Grey and Bruce. The proposed service is in part a replacement for the Gray Coach Lines Limited service between the Cities of Owen Sound and Barrie.

The Board concluded that the applicant did not demonstrate sufficient need for the proposed service and that he did not have the experience and financial capabilities necessary to carry out the proposed undertaking.

The application was denied.

B. Truck Application Summaries

8. *Canadian Pacific Express & Transport Limited* File # 0004825
Willowdale, Ontario

This application for an extra-provincial undertaking is for the carriage of new vehicles between points in Ontario for extra-provincial movement to the United States and other parts of Canada.

Six respondents filed opposition to this application and as a result of negotiations between the parties, an authority was granted:

> For the carriage of new vehicles between points in Ontario for extra-provincial movement.
>
> Provided that the licensee be restricted to the use of:
>
> (a) fully enclosed drop-frame trailers with mechanically equipped loading devices; and

(b) not more than:

(i) 20 trailers in 1989;
(ii) 50 trailers in 1990;
(iii) 100 trailers in 1991.

This application is significant because it illustrates the Board's power to impose conditions to effect an orderly transition from a regulated to a deregulated trucking industry. Of particular note is the restriction on the number of vehicles that may be introduced into the market place over the next three years.

9. *Cassens Transport Co.* File # 0005721
Edwardsville, Illinois
U.S.A.

The basic issue in this case was whether or not the operation proposed by the applicant was in contravention of the collective agreement it had with the Teamsters Union.

The applicant intended to transport new vehicles for and on behalf of Chrysler Canada between Southern Ontario and the United States. According to the collective agreement, international traffic must be marshalled at agreed points. In this application, however, Cassens is proposing a direct, single-line service without any unloading at the Detroit-Windsor border. A "slipseat" arrangement was proposed whereby Cassens would change drivers at Windsor or Detroit. The Teamsters Union indicated that this would only be possible if the collective agreement were waived and the Teamster representative at the hearing indicated that the union had no such intention.

In view of the fact that the applicant's proposed operation would be in violation of its collective agreement, it would be unable to carry out the proposed undertaking. As a consequence the Board dismissed the application.

10. *J. B. Hunt Transport Inc.* File # 000969(X)
Lowell, Arkansas
U.S.A.

An application was filed with the Board for the carriage of goods between all points in Ontario and the Ontario/U.S.A. border crossings for extra-provincial movement.

The panel determined that the operation of the extra-provincial truck undertaking in respect of which the licence is sought, would not likely be detrimental to the public interest if restricted to "truck-load" traffic only and if the number of commercial motor vehicles used to provide the service were introduced on a graduated basis, thus spreading the impact over a period of several years as contemplated by the transition period included in the Motor Vehicle Transport Act, 1987. The following provisos were therefore added to the authority granted:

"PROVIDED the goods of one consignor may be carried on a continuous trip to one or more consignees, or of one or more consignors to one consignee, to or from the geographic areas named in the licence and provided that the licensee may simultaneously carry such goods as are permitted by the licence.

PROVIDED that under this authority the licensee is restricted to the operation of a maximum of:

(a) 50 commercial motor vehicles prior to June 30, 1990;

(b) 100 commercial motor vehicles between July 1, 1990 and June 30, 1991;

(c) 250 commercial motor vehicles between July 1, 1991 and June 30, 1992;

(d) 500 commercial motor vehicles after July 1, 1992."

This case illustrates the concern of the Board on a sudden introduction of a large U.S. carrier into the Ontario Transportation market.

11. *Jones Transfer Company* File # 001407(X)
Monroe, Michigan
U.S.A.

This is a motion brought by the respondents in opposition to the application which seeks a review under the provisions of the Ontario

Highway Transport Board Act of an earlier decision issued by the Board whereby the application was granted.

After hearing argument on this Motion, the Board concluded that the earlier panel of the Board had erred in its interpretation of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 with respect to the effect of the Statement of Transportation Policy issued by the Federal Government. In granting the Motion, the Board stated that evidence and consideration of the users of transportation services is not necessarily a prerequisite for the Board to consider the net impact on employment and the economic development of Canada or a region of Canada when considering the likely detriment to the public interest.

Accordingly the review was granted and a rehearing of the public interest matter was ordered before a different panel of the Board.

12. *Peter W. Krygsman* File # 055882277
Norwich, Ontario

Maurice Quinton & Sons Transport Ltd File # 013761312
Walter Falls, Ontario

473629 Ontario Inc. File # 001998060
Walkerton, Ontario

A Notice of Motion was filed with the Board which pertained to three applications. The issue on the Motion was whether the respondents filed a valid Notice of Objection in accordance with the provisions of the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

All three applications were published in the Ontario Gazette on April 1, 1989. On April 26, 1989 the Ontario Trucking Association (OTA) sent a Notice of Objection on each of the three matters by courier service to the Ministry of Transportation office complex, Main Floor, East Building, 1201 Wilson Avenue, Downsview. The courier service handed the documents to the security guard in attendance at approximately 4:45 p.m. on April 26, which was after the close of normal business hours. At about the same time the OTA caused the same Notices of Objection to be served on the applicants.

According to Ministry personnel, the documents did not arrive at the Carrier Licensing Office which is within the Ministry office complex at Downsview, until May 5, 1989, five days beyond the time limit for their filing.

As a result, the Manager of the Carrier Licensing Office wrote to the OTA on May 25, 1989 advising that the Notices of Objection were received by the Ministry after the deadline and that the operating licences had already been issued to the applicants.

Based on the following factors the Board concluded that a valid Notice of Objection was filed. The publication in the Ontario Gazette stated in part, "the provincial transport board for Ontario proposes to issue the licences if no objection is served on the applicant and filed with the Registrar of Motor Vehicles, within the 29 days of this publication". The publication did not give any particular directions for filing documents with the Registrar; the documents were delivered to the security guard attending the Ministry's main office building four days in advance of the deadline; it is common business practice for security personnel to accept documents after hours; it is probable that the documents were routed through the office of the Registrar before they appeared at the Carrier Licensing Office; and finally the purpose of this current proceeding is to determine if the operations proposed will likely be detrimental to the public interest, which is too important an enquiry to be bypassed on a technical ground.

With respect to the Part III portion of the authority. notwithstanding that the Board's ruling only applies to Part II, the Board was prepared to consider the case for the respondents on Part III of the application if the necessary documentation is forwarded to the Board within the required time limits.

13. *North American Van Lines Inc.* File # 001340(X)
Fort Wayne, Indiana
U.S.A.

The applicant is seeking a broad licence for the carriage of goods and household goods between points in Ontario for extra-provincial movement to points in the United States of America.

This case is significant for two reasons. First, the composition of the panel on the Board was challenged on the grounds that one of the panel members had participated in the review of the written material submitted by the respondent whereby the member concluded that the proposed undertaking would likely be detrimental to the public interest in the absence of any evidence to the contrary. The Board ruled that this proceeding is distinct and different from the earlier proceeding and the composition of the panel of the Board does not offend the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act.

Second, after hearing the evidence submitted by the respondent, the Board granted the motion that the respondents had not demonstrated that the operations of the undertaking would likely be detrimental to the public interest. The Board concluded that the respondent's evidence was not connected in any way to the interest of users of transportation services or to any of the matters enunciated in the Statement of Public Transportation Policy issued by the Federal Government. The Board went on to outline how the public interest may be protected in some situations by considering the orderly transition from a regulated trucking industry to reregulated one. That orderly transition may be accomplished by the imposition of appropriate restrictions such as the limitation of the number of vehicles, geographical and commodity restrictions. In the final result, the Board granted the application sought by the applicant.

14. *484840 Ontario Ltd.* File # 02022683/05009
Thorndale, Ontario

Gil-Paul Leasing Limited File # 066001122/05001
Cambridge, Ontario

There are two applications for operating licences under the provisions of Part II of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, (MVTA). In the public notice appearing in the Ontario Gazette, directions were given to any potential objectors to file a Notice of Objection with the Registrar of Motor Vehicles within 29 days of the date of publication.

Notices of Objections were filed within the time specified at the offices of the Ontario Highway Transport Board (OHTB), 151 Bloor Street West, Toronto, by counsel for Reimer and Inter-City. The Board then forwarded the material filed to the Registrar at the Ministry of Transportation office at Downsview.

When the Ministry examined the documents, it determined that there was no accompanying "request for public interest hearing" fee and this deficiency prompted the Director of Legal Services for the Ministry, to write to the counsel for Legal Services of the Ontario Trucking Association (OTA). The Director advised that the objections had not been sent to the proper address and the material lacked the fee of $250.00 as prescribed by O. Reg. 25/89 S.8. A warning was issued that failure to comply with these requirements would void their objection and a licence would be issued to the applicants for the authority sought.

After Counsel for the OTA received the Director's correspondence, he brought this motion.

The Board reaffirmed its policy statement of March 11, 1989, that for the purposes of the MVTA, there is a jurisdictional division of the provincial transport board based on the functional responsibility of the Registrar and the OHTB. The Board has the authority to deal with matters pertaining to the public interest test, and with that in mind the Board proceeded to deal with the present Motion.

Section 8(1) of the MVTA states that the provincial transport board in each province may issue a licence to a person to operate an extra-provincial truck undertaking in the province on the like terms and conditions and in the like manner as if the extra-provincial truck undertaking were a local truck undertaking. To suggest that hearing fees and filing procedures are not matters of "issuance" is not supported by any statutory direction, historical background or reasonable interpretation of the provision.

Section 7(4) (b) of the Ontario Regulation under the Truck Transportation Act states that a request for a public interest hearing is to be filed with the Registrar. Section 8 of the Regulations specifies a $250.00 fee for doing so. The written case in support of the objection however, is to be filed with the Board.

It is well accepted that adoption of the provincial regulatory scheme into federal law is

only valid to the extent that the scheme is not in conflict with the provisions contained in the federal Act. Whether such conflict exists in this case has to be determined.

There is no mention of objection fees in the MVTA nor in the Regulation passed thereunder. Section 20 of the Ontario Highway Transport Board Act establishes a discretionary power in the Board to award costs of, and incidental to a proceeding, and sections 25 and 26 allow the Board to collect fees for applications and copies of documents. As a result the Board panel was of the opinion that the provincial Regulation prescribing a "request for public interest hearing" fee of $250.00, does not conflict with federal legislation and the request for a public interest hearing fee operates independently of the Board's Act. In the absence of such a conflict, the $250.00 fee is a valid exercise of provincial authority and accordingly, must be paid by any person requesting a public interest hearing. Failure to do so may invalidate the request.

The Motion was granted in part and the Board found that there was a valid Notice of Objection with respect to these two applications. The necessary fees were paid and the Board could then proceed with the Respondents' evidence as prescribed by the provisions of the MVTA.

15. *D.J. Rockbrune & Sons Ltd.* File # 35803
Whitby, Ontario

This matter was brought under Section 16 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, C. 338 which gives the Board power to review, amend or revoke any of its Certificates, Orders or Decisions.

By application dated November 6, 1986, D.J. Rockbrune & Sons Ltd. (Rockbrune) applied for a rewritten certificate of public necessity and convenience pursuant to the provisions of Section 10(b) of the Public Commercial Vehicles Act, R.S.O. 1980, C. 407 (PCVA). Attached to the application was a rewritten draft licence which described the rewritten authority. Notice of the Board's rewritten certificate of public necessity and convenience, dated February 9, 1987, was published in the Ontario Gazette.

In response to the Notice, written submissions were received from three intervenors. The Ministry of Transportation also filed a written submission maintaining support for the rewritten certificate as published as a response to the intervenor's submissions.

The intervenors contend that the rewritten certificate offends the provisions of the Public Commercial Vehicles Act (PCVA) and the Charter of Rights and Freedoms. Questions on the interpretation of the words "place of business" were raised.

The Board panel concurred with the applicant and the Minister that the rewritten certificate is not contrary to the statute or regulations. Neither the legislation nor the regulations specifically state that a place of business cannot be anywhere in the province. The rewritten certificate may designate a particular location or it may designate an area, even an area as broad as the province as a whole, which is understood if no location is designated. The sitting panel took the view that the designation of a place of business is a restriction which is contrary to the act.

The intervenors also contend that Section 10b, and in particular subsection (4), therefore is ultra vires of the provincial legislature. This subsection reads as follows:

> "Every operating licence referred to in subsection (1) constitutes indisputable evidence that the holder of the licence has satisfied the requirement of public necessity and convenience in respect of a certificate issued under this section."

The Board panel referred to subsection 10b(5) which names the parties to the rewritten certificate as being the Minister and the applicant (Rockbrune) and these are the only parties. Section 4 of the Statutory Powers Procedure Act provides that any proceeding may be disposed of by agreement or consent, or that the decision of the tribunal may be given without a hearing or complying with the provisions of the Act where the parties have waived such a hearing or compliance. The documentation filed establishes that the only parties to the proceeding have waived the requirement for a hearing and have consented to the rewritten certificate as published, thus complying with the legislation and the principles of natural justice.

Counsel for the intervenors also argues that the procedures followed in this case are contrary to the Canadian Charter of Rights and Freedoms. He suggested that Section 7 which gives everyone the right to security of the person, except in accordance with the principles of fundamental justice, has been offended.

The Board was of the view that the Charter of Rights has no application in this case. Further the case law in this area does not establish that the ownership of an operating licence would come within the definition of "security of the person".

The Board therefore concluded that its rewritten certificate complies with the provisions of the PCVA and the Statutory Powers Procedure Act. The rewritten certificate therefore was confirmed.

The intervenors appealed the Board's decision to the Divisional Court and the appeal was dismissed, (66 OR (2d) 198).

The applicant complained to the Ombudsmans Office with respect to the Board's practice on rewritten certificates. After reviewing the matter, the Ombudsmans Office confirmed the Board's practice.

C. Airport Limousine Applications Summary

The Ontario Highway Transport Board (Board) acts in an advisory capacity to the Minister of Transport (Canada) through the Airport General Manager (APGM) of Pearson International Airport pursuant to a Provincial Order-In-Council. The Board's role is a reporting one only and the APGM is not bound to act in accordance with the Board's report.

In the spring of 1988 the APGM forwarded 659 limousine applications to the Board. The Board's role in these matters is to conduct hearings and recommend applicants who meet the requirements to qualify for tendering.

At a preconference hearing the APGM advised that he planned to issue an additional 35-70 permits, which would be tendered to corporate entities on the basis of a minimum of ten each, to be valid for a period of ten years. Because these terms constituted a significant change from any previously announced requirements, the Board gave public notice and invited all interested parties to apply or reapply to the APGM. Subsequently, the Board heard a total of thirty-two applications. It recommended that sixteen were well qualified, five were qualified, five were marginal and six be rejected.

In its report the Board made a number of observations and recommendations which can be summarized as follows:

In 1977, 195 applications were granted to applicants represented by five companies. These five companies, three of whom are under common ownership, pay an annual fee of $1300 for each permit to Transport Canada. The permits are subject to an expiry date, but may be renewed at the discretion of the APGM.

In July 1988 the APGM issued thirty-five permits to the holders of the 195 earlier permits. Other interested parties were not given an opportunity to participate. The recipients paid a $7500 non-refundable initial fee and are assessed an annual fee of $5000. The permits are to expire in ten years.

The 35-70 permits which the APGM proposes issuing after these hearings will be subject to tender, assessed an annual fee of $5000 and expire in ten years.

The Board, in its report, advised that it had great concern that the APGM was proposing conditions and a fee structure for three different types of permits. It strongly recommended that all permits be made subject to identical conditions.

To accomplish this it was recommended that the original 195 permits be allowed to expire over a period of two or three years and be replaced by an equal number of new permits issued under the tender system.

APPEAL UNDER THE FREEDOM OF INFORMATION AND PROTECTION OF PRIVACY ACT, 1987

Mr. Paul Sommerville, acting on behalf of the Ontario Trucking Association and other parties, requested information from the Ministry of Transportation files pertaining to pending applications for operating authorities under The Motor Vehicle Transport Act, 1987.

The "head" of the institution, as defined in the Freedom of Information and Protection of Privacy Act, 1987, released certain information and deleted other information from the material presented to the requesting parties. The decision by the "head" to withhold certain information on the ground that it was personal and therefore protected from disclosure under the Act, was appealed to the Commissioner.

The Ontario Highway Transport Board supported the appeal and suggested in its submission that the information requested had traditionally been made available to all parties to proceedings before it, and should be disclosed according to the principles of natural justice.

The Commissioner appointed under the Act ruled that the information sought must be released to the appellants (Commissioner's Appeal No. 8800054).

PETITIONS TO CABINET

Section 22 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, Chapter 338 and amendments thereto, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board and in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act or the Public Commercial Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

(a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision; or

(b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made,

and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b), is not subject to petition under this section."

During the course of 1989, three petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their disposition was as follows:

(i) The Board's original decision was varied:
1 petition

Al Beck Transport Ltd., applicant;
Petitioner Blacks Transport Limited
OHTB File (35409-C)

(ii) Petitions pending before Executive Council:
2 petitions

(a) Wallace L. Tennant
(o/a "Big T Group"
applicant and petitioner;
OHTB File (44043)

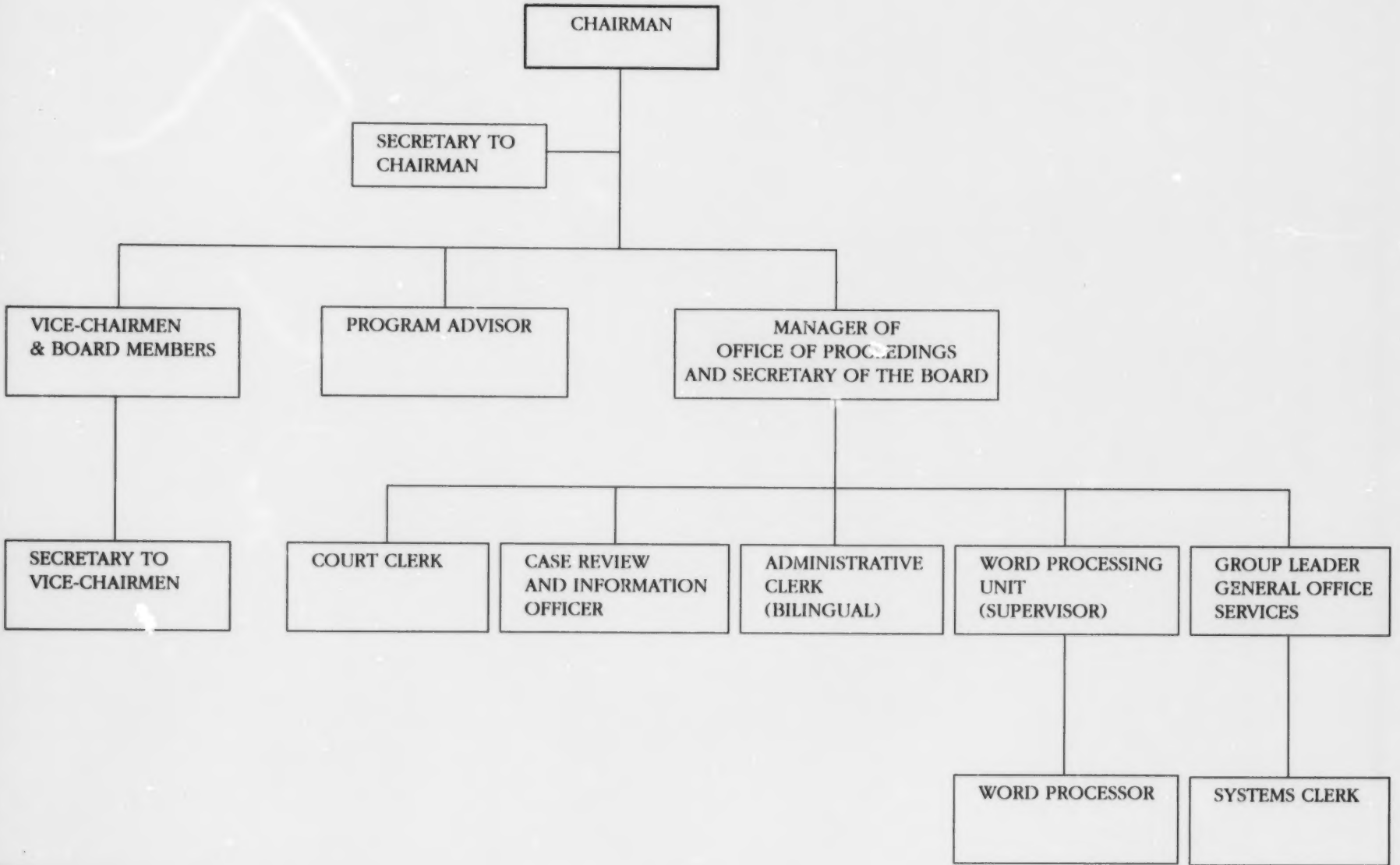
(b) The Canada Coach Lines, Limited, applicant;

Petitioner Trentway-Wagar Inc.
OHTB File (01255-A33)

APPENDIX "A"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B-1"

039/89-03-01

POLICY STATEMENT ISSUED

THE APPLICATION PROCESS UNDER THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987.

The Truck Transportation Act, 1988 ("TTA") came into force on January 30, 1989. Based on an opinion from the office of the Attorney General for Ontario, the responsibilities of the Ontario Highway Transport Board (OHTB) under Parts II and III of the Motor Vehicle Transport Act, 1987 are affected by the terms of the TTA and will depend on the functional requirements under the federal Act. Procedures and Board responsibilities under Part I of the MVTA remain unchanged.

The following procedures reflect our understanding of the responsibilities of the OHTB:

Part I MVTA -

(a) applications are made to the OHTB as the provincial transport board;

(b) applications will be dealt with on the "like terms and conditions and in the like manner" as determined by the Public Vehicles Act unless superseded by terms of the federal Act;

(c) the OHTB will be responsible for gazetting the applications;

(d) the licence document will be issued by the Ministry of Transportation (Ministry) over the signature of the OHTB Chairman.

Part II MVTA -

(a) the Board's responsibility, with respect to the public interest test, will commence with the filing of a Notice of Objection, which for administrative purposes shall be filed with the Ministry;

(b) after an objection is filed, evidence shall be provided to the OHTB pursuant to subsection 8(3) of the MVTA, the OHTB will decide on the need for a hearing;

(c) where required, the OHTB will hold a hearing to determine if the licence sought would likely be detrimental to the public interest;

(d) where no hearing is required or where a licence is to be issued following a hearing, the licence document will be issued by the Ministry personnel over the signatures of both the Chairman of the OHTB and the Registrar.

Part III MVTA -

(a) the OHTB will commence its jurisdiction upon being advised by the Registrar that a request to hold a hearing on the public interest test has been filed with the Registrar;

(b) the OHTB will receive and decide upon the written case pursuant to subsection 9(1) of the TTA.

(c) where required the OHTB will hold a hearing respecting the public interest and report its decision to the Registrar;

(d) the licence document will be issued by the Ministry personnel over the signatures of both the Chairman of the OHTB and the Registrar.

EFFECTIVE DATE: Immediate

B. E. Smith,
Chairman.

APPENDIX "B-2"

ORDER IN COUNCIL ISSUED

On November 3rd, 1989, the Lieutenant Governor in Council issued the following policy statement pursuant to the Public Vehicles Act, R.S.O. 1980;

The Ontario Highway Transport Board (O.H.T.B.) when determining questions of public necessity and convenience in relation to applications for authority to operate intercity bus services intended to replace Via Rail passenger services, which have been targeted for termination or frequency reductions by the Government of Canada, shall take into consideration the following:

1. The preparedness and ability of the applicant to mobilize adequate quantity and quality of resources prior to the effective date of Via Rail service reductions so that interruption in service is minimized.
2. The ability and willingness of the applicant to offer a routing and service level which provides reasonable convenience for access and egress of passengers along the Via Rail corridor being replaced.
3. The commitment of the applicant to provide a quality of service to the travelling public which equals or exceeds that provided by Via Rail.

It is desirable that the O.H.T.B. deal with such applications from beginning to completion in the most expeditious manner.

APPENDIX "C-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Breakdown of Revenue

January 1st to December 31st, 1989

Application fees	$22,338.51
Court Costs	$3,551.50
Tariffs	338.50
Credits & U.S. Exchange	1,060.83
Adjournments	3,150.00
Subpoenas	50.00
Relisting in Gazette	200.00
Tapes of Hearings	2,770.00
Photostats	1,659.85
Transcripts	230.00
Telex Authorities	15,990.00
Gross Revenue	$51,339.19
Refunds and N.S.F. Cheques	1,625.24
Net Revenue	$49,713.95

APPENDIX "C-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Financial Data
for periods indicated
(in thousands)

	Total Salaries & Wages	Total Transportation Expenses	Total Services	Total Supplies & Equipment	Total Direct Operating Expenses	Cost Centre Total
Funds Available April 1, 1988 to March 31, 1989	1062.3	71.5	157.1	16.4	245.0	1307.3
Actual Expenditures April 1, 1988 to March 31, 1989	1307.8	50.9	143.4	60.3	254.6	1562.4
Funds Available April 1, 1989 to March 31, 1990	1091.0	71.5	157.1	45.2	273.8	1364.8
Actual Expenditures April 1, 1989 to December 31, 1989	673.1	29.2	56.9	65.1	151.2	824.3
Funds Available to Fiscal Year End	417.9	42.3	100.2	(19.9)	122.6	540.5

APPENDIX "D-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1989

PUBLIC COMMERCIAL VEHICLES ACT

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
A	7	2	1	0	10
C	4	0	1	0	5
D	21	4	7	0	32
E	1	0	0	0	1
F	1	0	0	0	1
FF	0	0	0	1	1
FS	1	0	0	0	1
GF	13	0	1	1	15
H	3	0	2	0	5
HS	1	0	0	0	1
K	3	0	0	1	4
NC	9	0	0	0	9
R	65	12	22	0	99
T	3	0	0	3	6
W	1	0	0	0	1
TOTAL	133	18	34	6	191

PUBLIC VEHICLES ACT

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PV	101	11	27	70	209
PVS	80	3	8	26	117
TOTAL	181	14	35	96	326

TRUCK TRANSPORTATION ACT

Public Interest	18	0	0	1	19

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1989

PART II

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PVX	59	4	12	0	75
Extra-Prov.C	864	3	135	29	1031
Corridor	238	0	56	17	311
TOTAL	1161	7	203	46	1417

PART III

INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
BG	2	1	0	0	3
FF	0	0	2	0	2
GF	43	1	53	32	129
HG	4	0	3	2	9
HS	3	0	0	1	4
IC	25	1	7	7	40
ID/GF	1	0	0	0	1
NC	26	0	15	4	45
NV	0	0	0	1	1
TV	6	0	3	2	11
GF/TV	6	0	1	0	7
TOTAL	116	3	84	49	252

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1989

TRANSFERS RECEIVED

ACT	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PCV	23	0	3	0	26
MVT	10	0	1	3	14
PV	53	1	1	14	69
TOTAL	86	1	5	17	109

TEMPORARIES RECEIVED

FOR THE YEAR 1989

ACT	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PCV	7	2	12	0	21
MVT	57	3	25	15	100
PV	52	6	7	8	73
TOTAL	116	11	44	23	194

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS PROCESSED
January 1st to December 31st, 1989

CLASS	TOTAL	GRANTED	DENIED	# of CASES OPPOSED	# of RESPONDENTS
A	49	46	3	18	35
C	6	6	0	2	4
D	54	43	11	37	79
D(ST)	1	1	0	0	0
F	4	4	0	0	0
FS	1	1	0	0	0
GF	21	20	1	14	27
H	15	11	4	3	8
HG	1	1	0	1	1
HS	1	1	0	1	1
K	15	13	2	11	21
NC	20	18	2	5	6
R	219	179	40	3	3
T	21	20	1	7	14
W	5	3	2	3	5
TOTAL PCV	433	367	66	105	204
PV	137	125	12	63	207
PVS	111	108	3	9	16
TOTAL PV	248	233	15	72	223
Extra-Prov	2160	2153	7	1233	2319
Corridor	144	144	0	3	3
Intra-Prov	297	287	10	54	674
PVX	74	68	6	24	84
TOTAL MVTA	2675	2652	23	1314	3080

Reasons for Decision Total- 45

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS
Held January 1st to December 31st, 1989

APPLICATIONS HEARD

Month	Location	Granted	Denied	Adjourned	Pending Hearing
January	Toronto	48	1	8	1
February	Barrie	0	0	0	1
	Kingston	1	0	0	2
	London	4	1	0	2
	Toronto	26	1	1	0
March	Barrie	21	1	1	0
	Hamilton	9	4	0	0
	Kitchener	9	1	2	0
	London	3	0	0	1
	Niagara Falls	0	1	0	0
	Ottawa	6	0	0	1
	Toronto	45	7	5	1
	Windsor	0	2	0	0
April	Belleville	0	1	0	0
	Dryden	2	1	0	0
	Kapuskasing	6	4	0	0
	Kingston	9	2	0	0
	Kitchener	14	1	0	0
	London	16	0	0	0
	North Bay	8	1	0	0
	Ottawa	4	0	0	0
	Peterborough	5	8	0	0
	Sault Ste. M.	3	1	0	0
	Thunder Bay	5	7	0	0
	Timmins	2	0	0	0
	Toronto	35	5	0	1
	Windsor	6	3	0	0
May	Kitchener	0	1	0	0
	Owen Sound	1	1	0	0
	Toronto	15	1	2	1
June	Huntsville	1	0	0	0
	Toronto	20	2	3	2

APPENDIX "D-3"

APPLICATIONS HEARD - CONTINUED

Month	Location	Granted	Denied	Adjourned	Pending Hearing
July	Kitchener	5	1	0	0
	London	0	0	1	0
	Ottawa	3	1	0	0
	Toronto	7	0	1	0
August	Geraldton	2	0	0	0
	Kapuskasing	1	0	0	0
	Kenora	2	0	0	0
	London	1	0	0	0
	St. Catharines	1	1	0	0
	Sudbury	1	0	0	0
	Toronto	8	4	1	2
September	Bowmanville	0	0	0	2
	Burlington	0	0	0	1
	Hanover	1	0	0	0
	Kitchener	0	0	0	3
	Ottawa	0	0	0	0
	St. Catharines	0	1	0	2
	Toronto	3	1	0	0
October	Kenora	1	1	0	0
	London	3	3	0	0
	Port Colborne	1	1	0	0
	Toronto	1	1	0	1
November	Bracebridge	1	1	0	0
	Cochrane	1	1	0	0
	Collingwood	1	1	0	0
	London	1	1	0	0
	Ottawa	2	2	0	1
	Sarnia	0	0	1	0
	Toronto	2	2	0	0
December	Kingston	2	2	0	0
	Toronto	1	1	0	0
TOTALS		376	69	34	25

Rapport Annuel
de
La Commission des Transports Routiers de l'Ontario
pour l'année terminée le 31 décembre 1989

This document is also available in English

À : L'honorable Lincoln Alexander, c.p., C. St-J., c.r., B.A.,
lieutenant gouverneur de la province de l'Ontario

Votre honneur,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1989.

Veuillez agréer, Votre honneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

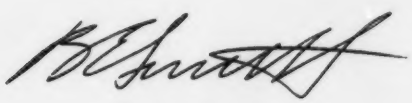
William Wrye

À : L'honorable William Wrye, ministre des Transports

Monsieur le ministre,
J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1989.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président,

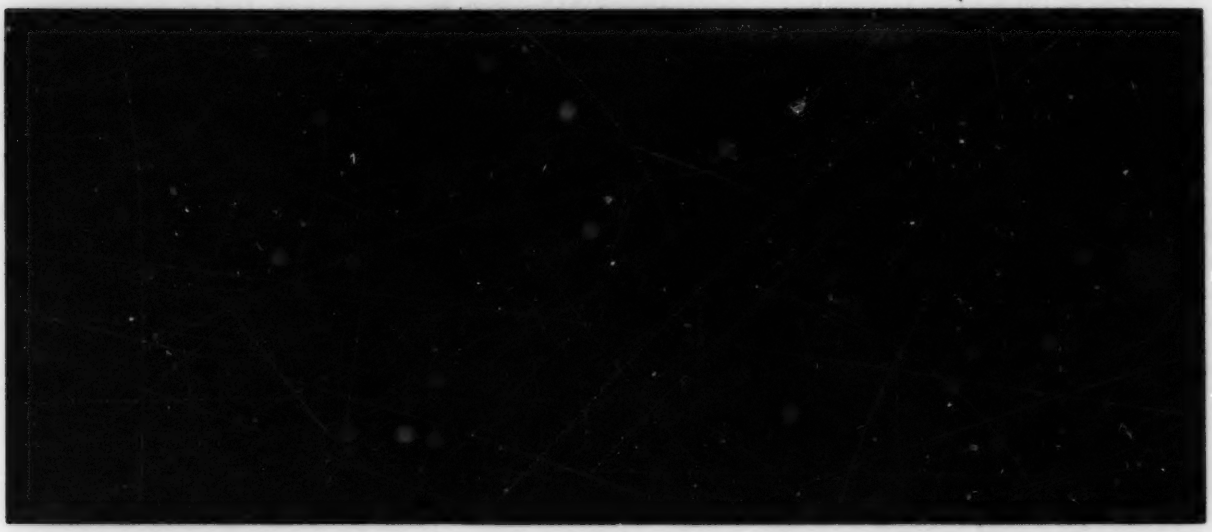


B. E. Smith,

TABLE DES MATIÈRES

Liste des membres	1
Message du président	3
Description des fonctions de la Commission	5
Sommaire des demandes	6
Pétitions présentées au Conseil des ministres	16
Annexe A - Organigramme de la Commission	17
Annexe B-1 - Déclaration de principe	18
Annexe B-2 - Décret	19
Annexe C-1 - Répartition des recettes	20
Annexe C-2 - Données financières	21
Annexe D-1 - Demandes reçues (Loi sur les véhicules utilitaires autorisés; Loi sur les véhicules de transport en commun; Loi de 1988 sur le camionnage)	22
Annexe D-1 (Suite) - Demandes reçues (Loi de 1987 sur les transports routiers)	23
Annexe D-1 (Suite) - Transferts reçus	24
Annexe D-2 - Demandes traitées	25
Annexe D-3 - Audiences	26

Conformément à l'article 29 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chapitre 338, la Commission des transports routiers de l'Ontario présente le trente-quatrième rapport annuel de ses activités à l'honorable ministre des Transports pour l'année civile 1989.



MEMBRES DE LA COMMISSION		DATE DE NOMINATION
B.E. Smith	Président	10 mars 1986
J.E. Magee	Vice-président	2 avril 1986
M.D. Priest *	Vice-président	17 mars 1986
E.J. Canning **	Vice-président	27 juillet 1989
G.R. Samis	Membre	17 mars 1986
M.H. Shecter ***	Membre	12 janvier 1981
E.R. Skelcher	Membre	14 février 1987

* Mme M.D. Priest a démissionné de sa fonction de vice-présidente de la Commission le 30 juin 1989 pour prendre la Présidence de la Commission ontarienne des services téléphoniques.

** M. E.J. Canning a d'abord été nommé membre de la Commission le 1er mars 1980, puis vice-président le 27 juillet 1989.

***M. M.H. Shecter a pris sa retraite le 30 juin 1989.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

La Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) a été créée par la Loi de 1955 sur la Commission des transports routiers de l'Ontario. En même temps, la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés et la Loi sur les véhicules de transport en commun ont été modifiées pour conférer à la CTRO certains pouvoirs qui lui permettait de réglementer le transport intraprovincial de marchandises et de passagers par véhicule automobile.

Aux termes de la Loi sur les transports routiers (1953-1954), les demandes de permis d'exploiter des entreprises extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar et les demandes de permis d'exploiter des entreprises locales présentées par des transporteurs détenant des permis extra-provinciaux étaient traitées par la CTRO conformément aux procédures et critères établis par les lois provinciales. Cette structure de réglementation, en fait, faisait de la CTRO l'organe de délivrance des permis d'exploitation accordés aux entreprises de camionnage et de transport par autocar aussi bien intra-provinciales qu'extra-provinciales pour la circulation dans la province et elle s'est acquittée de cette fonction pendant trente-deux ans.

Le 1er janvier 1988, la Loi de 1987 sur les transports routiers est entrée en vigueur et a modifié notablement les procédures de délivrance des permis aux entreprises de camionnage extra-provinciales. Alors que jusque là, les besoins et la commodité du public étaient des facteurs déterminants de l'acceptation d'une entreprise de camionnage extra-provinciale, la nouvelle loi introduisait un test tenant compte de critères d'aptitude et de l'intérêt public pour la période de transition de cinq ans se terminant en 1993. À l'expiration de ce délai, l'aptitude deviendrait le seul critère d'acceptation d'une entreprise de camionnage extra-provinciale. Des lois provinciales similaires sont entrées en vigueur à la fin janvier 1989 telle la Loi de 1988 sur le camionnage, en vertu desquelles le test d'acceptation pour le permis de camionnage intra-provincial a été aussi modifié et les facteurs besoins et commodité du public remplacés par un test d'aptitude pendant une période de transition utilisant un test d'intérêt public.

Ce remaniement de la réglementation de l'industrie du camionnage a changé considérablement le rôle de la CTRO et sa charge de travail dans les dossiers de réglementation du camionnage. Avant ce remaniement, la Commission traitait au total environ 4 000 demandes par an. Sur ce total, il y a eu 850 oppositions exigeant la tenue d'audiences publiques sous une forme ou une autre ou une décision de la Commission. Par décision, nous entendons l'étude des demandes qui ont exigé des membres de la Commission d'exercer une forme de fonction adjudicative au moment de déterminer définitivement si la demande impliquait, ou non la tenue d'une audience publique. À la fin de 1989, le nombre total des demandes traitées avait baissé et s'établissait à 2 600 dossiers par an; on s'attend à ce que ce nombre baisse davantage pour se maintenir à environ 500 par an. Au cours des deux années précédentes, le nombre de décisions prises (qu'une audience publique ait eu lieu ou pas) a augmenté, passant de 850 à 1 300 par an. Cette hausse est due, pensons nous, à l'introduction du test transitoire d'intérêt public. Avec le temps, on compte que le nombre de décisions s'établira à environ 275 par an.

Toutefois, c'est sur le plan des audiences publiques relatives aux demandes de camionnage que nous avons observé la chute la plus significative de notre charge de travail. Auparavant, la Commission tenait près de 700 audiences publiques par an sur les demandes de camionnage; ce nombre a baissé et n'est plus que d'environ 35. Le nombre d'audiences sur les demandes de transport par autocar augmente au rythme de 7% par an. Nous comptons, par conséquent, que le nombre total d'audiences s'établira à environ 125 par an, soit 2,5 par semaine.

En raison de la diminution de sa charge de travail, la Commission a entrepris une réorganisation importante touchant le personnel, les membres et ses installations. Le personnel, qui à un moment donné comptait trente-trois personnes, n'en compte à présent que dix, et le nombre de membres de la Commission a aussi diminué, passant de dix à cinq. Les locaux administratifs et les salles d'audience ont diminué de moitié. La Commission est en train d'étudier son rôle futur dans les dossiers de réglementation du camionnage et du transport par autocar.

La Commission a suivi le gouvernement dans son initiative de prestation de Services en Français dans certaines régions désignées de la province.

La Commission a adopté une politique sur les Services en Français adaptée à ses compétences. Cette politique est appliquée dans nos audiences publiques et dans les bureaux de la Commission à Toronto; le principe fondamental étant que chacun a le droit de choisir que les instances se déroulent en français ou en anglais. Les renseignements et services généraux sont systématiquement offerts dans les deux langues. Sur demande, on peut obtenir les avis de décision et les ordonnances de la Commission en français. La Commission fournit des services de traduction lors des audiences publiques, à condition, toutefois d'avoir eu un préavis suffisant l'avisant que des Services en Français seront requis. Cette politique est appliquée depuis six mois et n'a posé jusque l" aucun problème.

Malgré la réorganisation et la baisse des activités de la Commission mentionnées plus haut, je compte que la Commission des transports routiers de l'Ontario continuera de jouer un rôle important et hautement respecté dans la délivrance des permis de camionnage et de transport par autocar dans la province.

Le président,
B. E. Smith

DESCRIPTION DES FONCTIONS DE LA COMMISSION

La Commission est constituée en vertu de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario et conformément à ses dispositions. La Commission a des pouvoirs quasi judiciaires et tient des audiences publiques ayant pour objet des demandes de permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, assujetties à la Loi de 1988 sur le camionnage, la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi de 1987 sur les transports routiers. Pendant une période limitée, certaines dispositions de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés demeurent applicables. De plus, et par suite d'une entente conclue entre les ministres provincial et fédéral des Transports, la Commission est le tribunal désigné en Ontario pour les audiences publiques sur les demandes de permis de services de limousine de l'aéroport et elle fait un rapport de ses observations qu'elle présente au directeur de l'aéroport.

Transport par autocar

Aux termes de la Loi sur les véhicules de transport en commun et de la Partie I de la Loi de 1987 sur les transports routiers, la Commission, qui a été saisie d'une demande de permis, délivre un certificat au ministre des Transports indiquant si la délivrance du permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de transport par autocar est compatible avec les besoins et la commodité du public.

Camionnage

D'après les exposés écrits de personnes intéressées, la Commission détermine si elle doit tenir une audience d'intérêt public relativement à une demande de permis autorisant le camionnage local et extra-provincial. Si l'audience publique est nécessaire, la Commission en tient une d'intérêt public pour déterminer si oui ou non l'entreprise est susceptible de nuire à l'intérêt public.

Modification de permis de camionnage

Conformément à l'article 1èb de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, L.R.O. de 1980, chap. 407, la Commission détermine si la demande de modification de permis, en termes du Code unifié des marchandises (S.T.C.C.) est conforme aux critères prescrits dans la législation.

L'objet du programme de modification des permis est d'uniformiser la formulation des permis de camionnage et de faciliter la transition des anciens règlements aux règlements remaniés de la Loi de 1988 sur le camionnage. La Commission a délivré 921 certificats modifiés en 1989.

SOMMAIRE DES DEMANDES

Ce qui suit est un sommaire des demandes sur lesquelles la Commission a dF se prononcer au cours de l'année civile 1989 et ne représente que quelques exemples du type de dossiers traités par la Commission. Ces sommaires ne doivent pas être interprétés comme étant la décision officielle de la Commission sur une affaire quelconque. Pour obtenir le texte complet de la décision, il convient de s'adresser aux bureaux de la Commission.

A. Sommaires des demandes de transport par autocar

1. *Badder Bus Service Limited* — Dossier no 20104
   Thamesville, (Ontario)

Cette demande déposée par J.I. DeNure (Chatham) Limited fait un exposé de cause concernant une demande de permis d'exploitation présentée par Badder Bus Service Limited. Conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, la Commission peut faire un exposé de cause par écrit pour obtenir l'opinion de la Cour divisionnaire sur certaines questions de loi traitant des compétences de la Commission et de son pouvoir de déterminer les besoins et la commodité du public.

L'historique de cette affaire est longue et remonte à 1984 lorsque la Commission avait accepté la demande de Badder Bus Service Limited. DeNure était l'intimé qui s'y opposait et avait entamé nombre de procédures pour faire infirmer la décision de la Commission auprès de la Commission et auprès du ministre des Transports. Toutes sans succès.

La Commission a conclu qu'il n'y avait aucune circonstance exceptionnelle ou extraordinaire dans cette affaire qui lui permettait d'exercer sa discrétion pour faire un exposé de cause afin d'obtenir l'opinion de la Cour divisionnaire et, en conséquence, la demande de DeNure a été refusée.

2. *The Canada Coach Lines, Limited* — Dossier no 01255
   Hamilton, (Ontario)

Deux questions étaient posées dans cette demande :

1. Est-ce qu'un transporteur subventionné ne jouissait pas d'un avantage injuste sur ses concurrents?

2. Est-ce qu'il est approprié d'accorder l'autorisation d'affréter un véhicule de transport en commun à un groupe particulier?

Une demande aux termes de la Loi sur les véhicules de transport en commun avait été déposée auprès de la Commission qui, par la suite, a modifié le libellé comme suit :

> "Pour le transport de passagers pour le compte de Nationair Canada entre l'aéroport Mount Hope dans la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth et l'hôtel Royal York situé dans la Ville de Toronto dans la municipalité de la communauté urbaine de Toronto, sous certaines réserves." (Traduction non officielle.)

Trois intimés se sont opposés à cette demande mais deux seulement ont comparu devant la Commission.

Une question importante soulevée à cette instance par les intimés a été les subsides de fonds publics mis à la disposition du requérant. On demandait à la Commission de se pencher sur la question suivante : un exploitant bénéficiant de subventions de fonds publics devrait-il être autorisé à concurrencer des entreprises qui n'ont pas des sources de financement similaires à leur disposition? On a soutenu que le requérant bénéficiait d'un avantage injuste sur ses concurrents du fait qu'il avait accès à des fonds publics. Il est rare que cette question soit examinée au cours d'une instance alors que toutes les parties sont directement ou indirectement la propriété de municipalités. Le requérant en cause est une filiale en propriété exclusive de la Hamilton Street

Railway (HSR), dont le seul actionnaire est la Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth. Les deux autres intimés sont des sociétés apparentées; qui plus est, l'intimé Trentway-Wagar est une filiale en propriété exclusive de l'intimé Gray Coach Lines Limited dont la totalité des actions appartient à la Commission de transports de Toronto.

Les preuves produites par des dirigeants du secteur privé indiquent que le requérant recevait, directement ou indirectement, des subsides de plusieurs paliers de gouvernement.

Les preuves produites par des dirigeants des deux intimés, Gray Coah Lines Limited et Trentway-Wagar Inc., indiquent qu'aucun des deux intimés ne bénéficie d'avantages financiers du fait de leur affiliation à la Commission de transports de Toronto.

Le requérant demande l'autorisation d'exploiter un service se limitant à des véhicules affrétés, pour relier l'aéroport Mount Hope situé dans la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth, et l'hôtel Royal York au centre-ville de Toronto. Le service se limiterait au transport de passagers qui empruntent les lignes de Nationair partant de l'aéroport Mount Hope ou y arrivant. La preuve produite indique que le coFt du service est entièrement supporté par Nationair et non pas, d'une manière quelconque, par les passagers. Nationair considère ce service essentiel à sa viabilité étant donné que, pour attirer des clients, il doit concurrencer plusieurs lignes aériennes desservant l'aéroport Pearson International. Nationair a établi que le réquérant était le plus apte à fournir le service répondant à ses besoins et, par conséquent, Nationair serait le public bénéficiant des services faisant l'objet de cette demande.

Les deux intimés détiennent actuellement des permis leur permettant de fournir le service faisant l'objet de la demande en question mais on note qu'aucun des deux ne dispose d'équipement opérant à partir de la municipalité régionale, point de départ de la majorité des trajets.

Le comité de la Commission a conclu qu'en dépit du fait que le requérant bénéficie de subsides de fonds publics, les besoins et la commodité du public justifiaient l'octroi d'un permis pour un service limité à des véhicules affrétés pour Nationair.

3. *J. I. DeNure (Chatham) Limited* Dossier no 02244
Chatham, (Ontario)

Cette demande fait suite à l'abandon des lignes d'autocar entre London et Kitchener par la Gray Coach Lines Limited.

La section locale 113 du Syndicat uni du transport (SUT) était le seul intéressé s'opposant à la demande de DeNure, le motif de l'opposition étant que Gray Coach ne devrait pas être autorisé à abandonner cette partie de son permis parce que ceci conduirait au fractionnement du permis de Gray Coach et confirmerait la politique de Gray Coach consistant en l'abandon des lignes d'autocar les moins rentables. Le syndicat a aussi soulevé les questions d'horaires et de correspondances.

La Commission a déclaré que son rôle était de prendre des décisions d'après les mérites de la demande et de déterminer si oui ou non la demande était conforme aux critères sur les besoins et la commodité du public et que les questions de politique de l'entreprise dépassait le champ des enquêtes de la Commission.

La Commission a accepté la demande pour une période de trois ans et à condition que la compagnie DeNure mette en service au moins deux lignes aller-retour par jour.

4. *Exec Plus Inc.* Dossier no 44057
Toronto, (Ontario)

La caractéristique particulière de cette demande réside dans le fait que le requérant demande un permis pour un certain type d'équipement.

Au lieu de l'autocar usuel de 47 places, Exec Plus offre de mettre en service un autocar aménagé en salon avec des sofas, des fauteuils confortables, une petite cuisine et des couchettes à l'arrière de l'autocar. Pour l'homme d'affaires ou des cadres en voyage, certaines installations seraient prévues : télécopieur, radiotéléphones cellulaires, magnétoscope, téléviseurs, chaines stéréo AM-FM et des tables. La capacité maximum de l'autocar est de 21 passagers et il ne servirait qu'aux affrètements. La Commission a entendu plusieurs témoins de la direction de l'entreprise

décrivant comment ils se serviraient de l'autocar pour transporter du personnel de cadre d'un lieu à un autre et comment celui-ci pourrait tenir des réunions ou des séminaires à bord du véhicule pendant qu'il se dirige vers sa destination.

La Commission a accepté la demande sous certaines réserves, comme par exemple, le requérant ne mettrait en service que quatre véhicules d'un modèle ne datant pas d'avant 1987.

5. *Laskey's Airport Transportation Service Limited* — Dossier no 35393
St. Catharines, (Ontario)

La question principale posée dans cette demande était la suivante : est-ce que deux entreprises de transport en commun devraient desservir le même itinéraire?

Deux demandes ont été déposées auprès de la Commission pour élargir les modalités des autorisations d'exploitation de services de transport extra-provincial et de véhicule de transport en commun. La compagnie Niagara Air Bus Inc. ("Niagara") s'est opposée aux deux demandes.

Depuis plusieurs années, Laskey's Airport Transportation Service Limited ("Laskey's") et Niagara Air Bus Inc. ("Niagara") offrent un service de transport reliant divers points de la région de Niagara et les aéroports Lester B. Pearson International, Hamilton Civic et Buffalo International.

Des preuves et des arguments ont été présentés sur l'aspect économique d'une situation où l'on verrait deux transporteurs offrant un service entre divers points de la région de Niagara et les aéroports. Laskey soutient que pour l'expansion et la viabilité de son entreprise, il a besoin d'ajouter des points de ramassage à ses lignes. Niagara s'inquiète du fait que la concurrence accrue pourrait empêcher le rétablissement financier de sa propre entreprise.

La Commission a trouvé des preuves suffisantes à l'appui des besoins et de la commodité du public pour justifier l'établissement d'un certificat autorisant l'élargissement du permis d'exploitation de véhicules de transport en commun. La croissance escomptée de la région de Niagara et la gestion compétente des deux entreprises, celle du requérant et de l'intimé, de l'avis de la Commission, compenseront tout effet négatif sur la viabilité de l'intimé Niagara.

6. *Penetang-Midland Coach Lines Limited* — Dossier no 18701-A24
Midland, (Ontario)

La compagnie Penetang-Midland Coach Lines Limited a fait une demande de permis d'exploitation de véhicules de transport en commun pour le transport de passagers et de fret exprès en empruntant la route 26 pour relier les villes de Collingwood, Thornbury et Meaford et la ville d'Owen Sound. L'opposant principal à cette demande était la section locale 113 du Syndicat uni du transport (SUT), qui s'oppose à la politique de la Gray Coach sur l'abandon et la réduction des services de lignes d'autocar dans diverses régions de la province.

Le service proposé remplacera, après modification des horaires actuels, le service de la Gray Coach reliant la ville de Barrie et la ville de Collingwood qui, comme l'a appris la Commission, fonctionnait à pertes.

La Commission a accepté la demande.

7. *Wallace L. Tennant* — Dossier no 44043
nom social "Big T Group"
Owen Sound, (Ontario)

Wallace Tennant, exploitation assurée sous le nom Big T Group, a déposé une demande de permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun pour transporter des passagers, des bagages et du fret exprès sur quatre lignes distinctes reliant divers points à l'intérieur des comtés de Simcoe, Grey et Bruce. Le service proposé remplacera, en partie, le service de la Gray Coach Line Limited entre les villes d'Owen Sound et Barrie.

La Commission a conclu que le réquérant n'avait pas prouvé un besoin suffisant justifiant l'instauration du service proposé et qu'il n'avait ni l'expérience ni les moyens financiers nécessaires pour entreprendre le service proposé.

La demande a été refusée.

B. Sommaires des demandes de camionnage

8. *Canadian Pacific Express & Transport Limited* Dossier no 0004825
Willowdale, (Ontario)

La demande d'exploitation d'une entreprise de camionnage extra-provinciale concerne le transport de véhicules neufs entre divers points de l'Ontario vers les États-Unis et d'autres régions du Canada.

Six intimés se sont opposés à cette demande et, à l'issue de négociations entre les parties intéressées, une autorisation a été accordée :

> Pour le transport extra-provincial de véhicules neufs au départ de points en Ontario.
>
> Sous réserve que le détenteur du permis se limite
>
> a) à n'employer que des remorques à chssis surbaissé en boitier, munies d'un dispositif de chargement mécanique; et
>
> b) à mettre en service un maximum de
>
> (i) 20 remorques en 1989;
> (ii) 50 remorques en 1990;
> (iii) 100 remorques en 1991.

Cette demande est significative car elle illustre le pouvoir de la Commission d'imposer des conditions permettant la transition ordonnée de l'industrie du camionnage du stade réglementé au stade non réglementé. On souligne en particulier les restrictions imposées quant au nombre de véhicules qui entreront sur le marché au cours des trois années suivantes.

9. *Cassens Transport Co.* Dossier no 0005721
Edwardsville, Illinois
États-Unis

La question fondamentale qui se posait dans ce dossier était la suivante : est-ce que ce projet d'exploitation n'enfreignait pas la convention collective conclue avec le Teamsters Union?

Le requérant voulait transporter des véhicules neufs pour le compte de Chrysler Canada entre le Sud de l'Ontario et les)tats-Unis. Aux termes de la convention collective, la circulation internationale doit passer par des points convenus. Dans cette demande, toutefois, Cassens proposait un service direct, dans un sens, sans aucun déchargement à la frontière Détroit-Windsor. On a proposé que Cassens change de chauffeurs soit à Windsor soit à Détroit. Les Teamsters ont fait savoir que cette proposition ne serait possible que si le syndicat renonçait aux dispositions de la convention collective et le représentant des Teamsters, à l'audience, a indiqué que le syndicat n'en avait aucunement l'intention.

Étant donné que la proposition du requérant violait la convention collective, être impuissant à effecteur d'enterprise proposé, il s'ensuit, que la Commission a rejeté la demande.

10. *J. B. Hunt Transport Inc.* Dossier no 000969(X)
Lowell, Arkansas
États-Unis

Une demande de transport extra-provincial de marchandises entre tous les points de l'Ontario et les postes frontaliers Ontario/États-Unis a été déposée auprès de la Commission.

Le comité a établi que l'exploitation d'une entreprise de camionnage extra-provinciale faisant l'objet de la demande de permis ne serait pas contraire à l'intérêt public si on imposait la restriction "circulation par charge complète" et si le nombre de véhicules utilitaires mis en service augmentait progressivement. Ainsi, on étalerait sur plusieurs années, comme la période de transition prévue dans la Loi de 1987 sur les transports routiers, les répercussions de ce service. Les conditions suivantes ont donc été ajoutées à l'autorisation accordée :

> SOUS RÉSERVE que les marchandises d'un consignateur puissent être transportées en un voyage continu pour un ou plusieurs consignataires et que celles d'un ou plusieurs consignateurs puissent être transportées pour un consignataire; que le point

de départ ou d'arrivée soit situé dans les régions géographiques nommées dans le permis; et que le détenteur du permis puisse transporter en même temps les marchandises autorisées aux termes du permis.

SOUS RÉSERVE que le détenteur du permis, en vertu de cette autorisation, limite l'exploitation à la mise en service d'au plus :

a) 50 véhicules utilitaires avant le 30 juin 1990;

b) 100 véhicules utilitaires entre le 1er juillet 1990 et le 30 juin 1991;

c) 250 véhicules utilitaires entre le 1er juillet 1991 et le 30 juin 1992;

d) 500 véhicules utilitaires après le 1er juillet 1992. (Traduction non officielle.)

Ce cas illustre la préoccupation de la Commission à l'égard de l'apparition soudaine d'un grand transporteur des É.-U. sur le marché ontarien du camionnage.

11. *Jones Transfer Company* Dossier no 001407(X)
Monroe, Michigan
États-Unis

Il s'agit ici d'une motion des intimés, qui s'opposent à la demande, pour une révision d'une décision favorable antérieure de la Commission conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario.

Après avoir entendu les arguments de cette motion, la Commission a conclu que l'ancien comité de la Commission avait incorrectement interprété la Loi de 1987 sur les transports routiers quant à l'effet de la déclaration de principe sur les transports énoncée par le gouvernement fédéral. La Commission a accepté la motion, en déclarant que lorsqu'elle détermine si une demande est susceptible de nuire à l'intérêt public, la preuve et l'étude des usagers des services de transport ne sont pas nécessairement des exigences préliminaires à l'étude des répercussions nettes de l'entreprise projetée sur l'emploi et le développement économique du Canada ou d'une région du Canada.

En conséquence, la demande de révision a été acceptée et une audience d'intérêt public devant un comité différent de la Commission a été ordonnée.

12. *Peter W. Krygsman* Dossier no 055882277
Norwich, (Ontario)

Maurice Quinton & Sons Transport Ltd Dossier no 013761312
Walter Falls, (Ontario)

473629 Ontario Inc. Dossier no 001998060
Walkerton, (Ontario)

Un avis de motion a été déposé auprès de la Commission concernant les trois demandes. On demandait, dans la Motion, si les intimés avaient déposé un avis d'opposition valide selon les dispositions de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Les trois demandes ont été publiées dans la Gazette de l'Ontario le 1er avril 1989. Le 26 avril 1989, l'Ontario Trucking Association (OTA) a envoyé un avis d'opposition à chacune des trois demandes par un service de messageries, au ministère des Transports, rez-de-chaussée du complexe de bureaux, édifice est, 1201, avenue Wilson, Downsview. Le messager a remis les documents au garde de sécurité de service vers 16 h 45, le 26 avril, soit après les heures normales d'ouverture des bureaux. À peu près à la même heure, l'OTA faisait signifier les mêmes avis d'opposition aux requérants.

D'après le personnel du ministère, les documents ne sont parvenus au Bureau d'immatriculation des transporteurs, qui se trouve dans le complexe de bureaux du ministère à Downsview, que le 5 mai 1989, soit cinq jours après le délai imparti pour le dépôt des avis d'opposition.

En conséquence, le 25 mai 1989, le chef du Bureau d'immatriculation des transporteurs a écrit à l'OTA pour l'aviser que les avis d'opposition étaient parvenus au ministère après expiration du délai et que les permis d'exploitation avaient déj" été délivrés aux requérants.

Considérant les facteurs suivants, la

Commission a conclu qu'un avis d'opposition valide avait été déposé. La publication dans la Gazette de l'Ontario déclare entre autres "l'office de réglementation des transports de l'Ontario a l'intention de délivrer les permis demandés si dans les 29 jours qui suivent cette publication aucune opposition n'a été signifiée au requérant et déposée auprès du registrateur des véhicules automobiles." (Traduction non officielle.) On ne trouve dans cet avis aucune instruction particulière sur le dépôt des documents auprès du registrateur; les documents ont été remis au garde de sécurité de service dans l'édifice principal des bureaux du ministère, quatre jours avant la date limite; il arrive couramment que le personnel de sécurité accepte des documents après la fermeture des bureaux; il est probable que ces documents ont été acheminés par le bureau du registrateur avant qu'ils ne soient remis au Bureau d'immatriculation des transporteurs; et, en fin de compte, l'objet de l'instance en cours est de déterminer si les exploitations proposées sont susceptibles de nuire à l'intérêt public et l'enquête est trop importante pour qu'on s'en dispense pour une question de procédure.

En ce qui concerne la Partie III de l'autorisation, bien que la décision de la Commission ne s'applique qu' à la Partie II, la Commission est prête à étudier la cause des intimés aux termes de la Partie III de la demande si la documentation nécessaire parvient à la Commission dans les délais requis.

13. *North American Van Lines Inc.* Dossier no 001340(X)
Fort Wayne, Indiana
États-Unis

Le requérant cherche à obtenir un permis à caractère général pour le transport extra-provincial de marchandises et d'objets ménagers entre des points en Ontario vers des points aux États-Unis d'Amérique.

Ce dossier est important pour deux raisons. Premièrement, la composition du comité de la Commission a été récusée parce qu'un des membres du comité avait participé à l'étude des documents écrits soumis par l'intimé et en avait conclu que l'entreprise proposée nuirait vraisemblablement à l'intérêt public, les preuves du contraire faisant défaut. La Commission a rendu la décision que cette instance était distincte et différente de l'autre et que la composition de la Commission ne contrevenait pas aux dispositions de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario.

Deuxièmement, après audition des preuves produites par l'intimé, la Commission a accepté la motion stipulant que l'intimé n'avait pas prouvé que les opérations de l'entreprise étaient susceptibles de nuire à l'intérêt public. La Commission a conclu qu'il n'y avait aucun rapport entre les preuves de l'intimé et l'intérêt des usagers pas plus qu'entre ces preuves et les énoncés de la déclaration de principe sur le transport en commun du gouvernement fédéral. La Commission a poursuivi en décrivant succinctement comment l'intérêt public pouvait être protégé dans certaines situations en veillant à une transition ordonnée d'une réglementation à la réglementation modifiée de l'industrie de camionnage. Toujours d'après la Commission, une transition ordonnée pouvait se faire en imposant des restrictions appropriées, par exemple, sur le nombre de véhicules, les secteurs géographiques et les produits transportés. En fin de compte, la Commission a accepté la demande du requérant.

14. *484840 Ontario Ltd.* Dossier no 02022683/05009
Thorndale, Ontario

Gil-Paul Leasing Limited Dossier no 066001122/05001
Cambridge, Ontario

Deux demandes de permis d'exploitation aux termes de la Partie II de la Loi de 1987 sur les transports routiers ont été déposées. Dans l'avis public publié dans la Gazette de l'Ontario, les opposants éventuels étaient informés qu'ils devaient déposer un avis d'opposition auprès du registrateur des véhicules automobiles dans les 29 jours suivant la publication de l'avis.

Des avis d'opposition ont été déposés dans les délais voulus aux bureaux de la Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO), 151, rue Bloor ouest, Toronto, par l'avocat de Reimer et d'Inter-City. La Commission a fait suivre ces documents au registrateur aux bureaux du ministère des Transports à Downsview.

À l'examen des documents, le ministère a constaté que les droits pour une demande d'audience d'intérêt public n'accompagnaient pas les documents. En raison de cette omission, le directeur des services juridiques du ministère a écrit à l'avocat des services juridiques de l'Ontario Trucking Association (OTA) pour l'aviser que les avis d'opposition n'avaient pas été envoyés à la bonne adresse et que le montant des droits, soit 250 $, n'accompagnait pas les documents comme le prescrit l'article 8 du Réglement de l'Ontario 25/89. Un avertissement a été donné indiquant que l'inobservation de ces dispositions annulerait l'avis d'opposition et qu'un permis serait délivré aux requérants pour l'autorisation recherchée.

Après réception des lettres du directeur, l'avocat de l'OTA a déposé sa motion.

La Commission a réaffirmé sa déclaration de principe du 11 mars 1989, à savoir qu'aux fins de la Loi de 1987 sur les transports routiers, il y a division des compétences de l'office provincial fondées sur les responsabilités fonctionnelles du registrateur et de la CTRO. La Commission étant habilitée à traiter les dossiers pour ce qui est des tests d'intérêt public, elle s'est penchée sur la motion présentée.

Le paragraphe 8(1) de la Loi de 1987 sur les transports routiers stipule que "l'office provincial peut délivrer la licence d'exploitation d'une entreprise de camionnage extra-provinciale dans la province, aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités que s'il s'agissait d'une entreprise de camionnage locale." La suggestion que les droits d'audience et les procédures de dépôt de documents n'ont aucun rapport avec la délivrance des permis n'est soutenue par aucune instruction légale ni antécédents historiques ou interpétation raisonnable de la loi. Le sous-alinéa 7(4) b) du Règlement de l'Ontario pris en application de la Loi de 1988 sur le camionnage stipule qu'une demande d'audience d'intérêt public doit être déposée auprès du registrateur. L'article 8 du Règlement précise que le montant des droits, soit 250 $, doit être versé avec la demande. L'exposé de cause écrit à l'appui de l'opposition, toutefois, doit être déposé auprès de la Commission.

On tient pour logique que l'adoption du système provincial de réglementation dans le cadre de la loi fédérale n'est valide que dans la mesure où ce sytème n'est pas contraire aux dispositions de la loi fédérale. Dans ce dossier, nous devons établir si une telle incompatibilité existe.

On ne trouve aucune mention des droits pour un avis d'opposition ni dans la Loi de 1987 sur les transports routiers ni dans le règlement d'application. L'article 20 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario confère à la Commission le pouvoir discrétionnaire d'établir le montant du coFt d'une instance et des frais accessoires et en vertu des articles 25 et 26, la Commission peut percevoir des droits pour des demandes de permis et des copies de documents. En conséquence, le comité de la Commission est d'avis que le règlement provincial prescrivant des droits de 250 $ pour une audience d'intérêt public, n'est pas contradictoire à la législation fédérale et que la demande d'un droit pour la tenue d'une audience d'intérêt public est indépendante de la Loi sur la Commission des transport routiers de l'Ontario. Étant donné qu'il n'y a pas incompatibilité, l'office provincial a le droit de percevoir des droits de 250 $ et, par conséquent, ces droits doivent être payés par quiconque fait une demande d'audience d'intérêt public. La demande peut être invalidée si ces droits ne sont pas payés.

La motion a été en partie acceptée et la Commission a décidé qu'un avis d'opposition valide avait été déposé à l'égard de ces deux demandes de permis. Les droits prescrits ont été payés et la Commission a procédé à l'audition des preuves présentées par les intimés conformément aux dispositions de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

15. *D.J. Rockbrune & Sons Ltd.* Dossier no 35803 Whitby, (Ontario)

La Commission est saisie de cette demande en vertu de l'article 16 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chap. 338, qui confère à la Commission le pouvoir de réviser, modifier ou révoquer ses certificats, ordonnances et décisions.

Dans une demande datée du 6 novembre 1986, D.J. Rockbrune & Sons Ltd. (Rockbrune) fait une demande de modification du certificat d'utilité publique conformément aux dispositions du paragraphe 10(b) de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, L.R.O. de 1980, chap. 407. On a trouvé annexé à la demande, une ébauche de

permis modifié proposant le libellé de l'autorisation modifiée. Un avis de modification du certificat d'utilité publique de la Commission daté du 9 février 1987, a été publié dans la Gazette de l'Ontario.

En réponse à l'avis, trois intervenants ont présenté des propositions écrites. Le ministère des Transport a également déposé une proposition écrite maintenant son appui au certificat modifié tel qu'il a été publié et en réponse aux propositions des intervenants.

Les intervenants avancent que le certificat modifié contrevient aux dispositions de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés et à la Charte des droits et des libertés et posent des questions sur l'interprétation des termes "place of business" (bureau d'affaires).

Le comité de la Commission était d'accord avec le requérant et le ministre que le certificat modifié ne contrevenait à aucune loi ni règlement. En effet, aucune loi ni règlement ne précise que le bureau d'affaires ne peut se trouver n'importe où dans la province. Le certificat modifié peut désigner un endroit ou une région particulière, même une région aussi étendue que l'ensemble de la province si un endroit en particulier n'est pas désigné. Le comité siégeant a adopté le point de vue que la désignation d'un lieu pour un bureau d'affaires était une restiction contraire à la loi.

Les intervenants soutiennent aussi que l'article 10b, et en particulier le paragraphe (4), constituent un excès de pouvoir du corps législatif provincial. Ce paragraphe dit :

> Les permis d'exploitation mentionnés au paragraphe (1) contituent la preuve irréfutable que le détenteur du permis a satifait aux exigences relatives aux besoins et à la commodité du public pour ce qui est du certificat délivré en vertu de cet article. (Traduction non officielle.)

Le comité de la Commission s'est reporté au paragraphe 10b(5) qui stipule que seuls le ministre et le requérant (Rockbrune) sont les parties intéressées dans le certificat modifié. L'article 4 de la Loi sur l'exercice des compétences légales prévoit que toute action peut être réglée à l'amiable ou par consentement et que la décision du tribunal peut être rendue sans audience ou sans se conformer aux dispositions de la Loi si les parties y ont renoncé. La documentation produite établit que les parties intéressées ont renoncé à la tenue d'une audience et ont accepté le certificat modifié sous la forme publiée, se conformant ainsi à la législation et aux principes de la justice naturelle.

L'avocat des intervenants a aussi prétendu que la procédure suivie dans cette cause est contraire à la Charte canadienne des droits et des libertés. Il avance que l'article 7 a été violé puisqu'on y lit : "chacun a droit (...) à la sécurité de sa personne; il ne peut être porté atteinte à ce droit qu'en conformité avec les principes de justice fondamentale."

De l'opinion de la Commission, il n'y a aucun rapport entre la Charte des droits et ce dossier. De plus, la jurisprudence dans ce domaine n'établit pas que la propriété d'un permis d'exploitation est incluse dans la définition de "sécurité de la personne."

La Commission, par conséquent, a conclu que le certificat modifié est conforme aux dispositions de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés et de la Loi sur l'exercice des compétences légales. Le certificat modifié a donc été confirmé.

Les intervenants ont interjeté appel de la décision de la Commission auprès de la Cour divisionnaire. L'appel a été rejete (66 OR (2d) 198).

Le requérant s'est plaint à l'ombudsman des pratiques de la Commission en matière de certificats modifiés. Après étude de l'affaire, l'ombudsman a confirmé les pratiques de la Commission.

C. Sommaire des demandes de services de limousine de l'aéroport

En vertu d'un décret provincial, la Commission des transports routiers de l'Ontario (Commission) joue un rôle consultatif auprès du ministre des Transports (Canada) par le biais du directeur général de l'aéroport Pearson International. Le rôle de la Commission se borne à faire un rapport; le directeur général de l'aéroport n'est pas tenu de se conformer aux propositions de ce rapport.

Au printemps de 1988, le directeur général de l'aéroport a fait suivre 659 demandes de services de limousine à la Commission. Le rôle de la Commission dans ces dossiers est de tenir des audiences et de recommander les requérants qui ont les qualités requises pour soumissionner.

Lors d'une audience préliminaire, le directeur général de l'aéroport a déclaré qu'il avait l'intention de délivrer de 35 à 70 permis supplémentaires par appel d'offres à des sociétés qui recevraient 10 permis chacune, valides pendant 10 ans. Ces modalités présentant des modifications importantes aux exigences annoncées antérieurement, la Commission a publié un avis public et invité tous les intéressés à déposer leur demande ou à renouveler leur demande auprès du directeur général de l'aéroport. Par la suite, la Commission a entendu au total trente-deux requérants. Elle en a recommandé seize particulièrement bien qualifiés, cinq avaient les qualités requises; elle a trouvé cinq dont les qualités étaient marginales et six furent rejetés.

Le rapport de la Commission contient plusieurs observations et recommandations qui peuvent se résumer comme suit :

En 1977, 195 demandes de réquérants représentant cinq compagnies ont été acceptées. Ces cinq compagnies, dont trois ont le même propriétaire, paient des droits annuels de 1 300 $ par permis à Transports Canada. Ces permis portent une date d'expiration mais peuvent être renouvelés à la discrétion du directeur général de l'aéroport.

En juillet 1988, le directeur général de l'aéroport a délivré trente-cinq permis aux détenteurs des 195 permis précédents. D'autres intéressés n'ont pas eu la possibilité de participer. Les titulaires des permis ont payé des droits initiaux non remboursables de 7 500 $ et des droits annuels de 5 000 $. Ces permis expirent dans dix ans.

Les 35 à 70 permis que le directeur général de l'aéroport se propose de délivrer après ces audiences feront l'objet d'un appel d'offres, les droits annuels se monteront à 5 000 $ et leur période de validité sera de dix ans.

Dans son rapport, la Commission a exprimé une grande inquiétude à propos des modalités et de la structure des droits à percevoir pour trois types différents de permis proposées par le directeur général de l'aéroport. Elle recommande vigoureusement que tous les permis soient subordonnés à des modalités identiques.

Pour ce faire, la Commission recommande que l'on étale l'expiration des 195 permis sur deux ou trois ans et qu'ils soient remplacés par un nombre égal de nouveaux permis délivrés en vertu du système d'appels d'offres.

Appels interjetés en vertu de la Loi de 1987 sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée

M. Paul Sommerville agissant au nom de l'Ontario Trucking Association et d'autres parties intéressées, a demandé des renseignements qui se trouvent dans les dossiers du ministère des Transports concernant des demandes en instance pour des autorisations d'exploitation présentées en vertu de la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Le chef de l'établissement, d'après la définition de la Loi de 1987 sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée, a communiqué certains renseignements et en a omis d'autres dans le matériel présenté aux intéressés. La décision du chef de ne pas révéler certains renseignements qu'il estimait personnels et, par conséquent, protégés de divulgation par la loi, a donné lieu à un appel auprès du Commissaire.

La Commission des transports routiers de l'Ontario a appuyé l'appel et dans son exposé a indiqué que les renseignements demandés avaient toujours été divulgués aux intéressés dans les actions précédentes et devraient être divulgués selon les principes de justice naturelle.

Le Commissaire nommé en vertu de la loi a rendu la décision que les renseignements demandés devaient être divulgués aux appelants (Appel no 8800054 interjeté auprès du Commissaire).

PÉTITIONS PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES MINISTRES

L'article 22 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario, L.R.O. de 1980, chap. 338, et les modifications qui y ont été apportées prévoient que "Sur présentation d'une pétition par une partie ou personne intéressée, déposée auprès du greffier du Conseil des ministres dans les soixante jours suivant la date d'une ordonnance ou d'une décision de la Commission concernant une question découlant de la Loi sur les véhicules de transport en commum ou de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, le lieutenant-gouverneur en conseil peut

a) confirmer, modifier ou annuler l'ordonnance ou la décision en tout ou en partie; ou

b) exiger de la Commission qu'elle tienne une autre audience publique sur la totalité ou une partie de la demande qui lui a été présentée et ayant fait l'objet de l'ordonnance ou de la décision,

et la décision prise par la Commission après l'audience publique exigée en vertu de l'alinéa (b) ne peut faire l'objet d'une pétition en vertu du présent article. (Traduction non officielle.)

Au cours de l'année 1989, trois pétitions ont été déposées auprès du greffier du Conseil des ministres et ont été traitées de la manière suivante :

i) La décision originale de la Commission a été modifiée : 1 pétition

Al Beck Transport Ltd., requérant;

ii) Pétitions en instance devant le Conseil des ministres : 2 pétitions

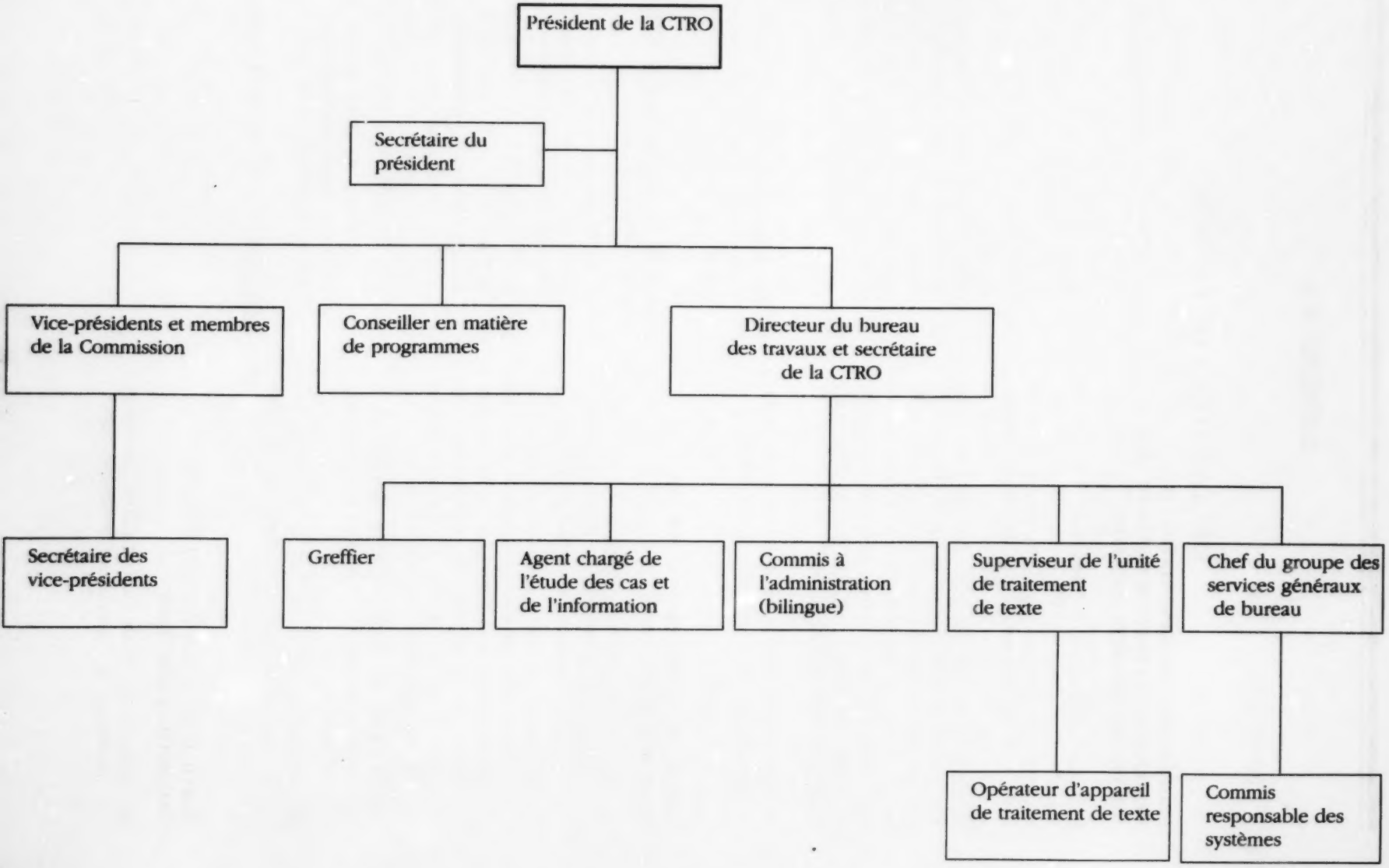
a) Wallace L. Tennant
(nom social "Big T Group")
requérant et pétitionnaire
Dossier OHTB (44043)

b) The Canada Coach Lines, Limited,
requérant;
Trentway-Wagar Inc., pétitionnaire
Dossier OHTB (01255-A33)

ANNEXE A

COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

ORGANIGRAMME DE LA COMMISSION



ANNEXE B-1

039/89-03-01

DÉCLARATION DE PRINCIPE

PROCÉDURES DE PRÉSENTATION DES DEMANDES EN VERTU DE LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

La Loi de 1988 sur le camionnage est entrée en vigueur le 30 janvier 1989. De l'avis du bureau du procureur général de l'Ontario, les responsabilités de la Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) selon les Parties II et III de la Loi de 1987 sur les transports routiers sont affectées par les dispositions de la Loi de 1988 sur le camionnage et sont subordonnées aux exigences fonctionnelles de loi fédérale. Les procédures et responsabilités de la Commission aux termes de la Partie I de la Loi de 1987 sur les transports routiers demeurent inchangées.

Les procédures suivantes reflètent notre compréhension des responsabilités de la CTRO.

PARTIE I DE LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS -

a) les demandes de permis sont déposées auprès de la CTRO qui est l'office provincial de réglementation des transports routiers;

b) le traitement des demandes de permis est effectué "aux mêmes conditions et selon les mêmes modalités" que celles énoncées dans la Loi sur les véhicules de transport en commun, à moins qu'elles ne soient annulées par les dispositions de la loi fédérale;

c) la CTRO est responsable de la publication dans la Gazette de l'Ontario des demandes de permis;

d) le permis est établi par le ministère des Transports (ministère) et signé par le président de la CTRO.

PARTIE II DE LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS -

a) pour ce qui est de l'intérêt public, la responsabilité de la Commission commence dès le dépôt d'un avis d'opposition qui, à des fins administratives, est déposé auprès du ministère;

b) après dépôt de l'avis d'opposition, la personne intéressée doit fournir à la CTRO la preuve justifiant son opposition, conformément au paragraphe 8(3) de la Loi de 1987 sur les transports routiers; la CTRO décide alors de la nécessité d'une audience;

c) si la CTRO l'estime nécessaire, elle tient une audience pour déterminer si l'objet de la demande de permis est susceptible de nuire à l'intérêt public;

d) si la CTRO estime qu'une audience n'est pas nécessaire ou si un permis doit être délivré à l'issue de l'audience, le permis est établi par le personnel du ministère, signé par le président de la CTRO et contresigné par le registrateur.

PARTIE III DE LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS -

a) la CTRO exerce sa juridiction dès que le registrateur l'avise qu'une demande d'audience d'intérêt public a été déposée auprès de lui;

b) la CTRO reçoit le dossier et prend sa décision conformément au paragraphe 9(1) de la Loi de 1988 sur le camionnage.

c) si la CTRO l'estime nécessaire, elle tient une audience d'intérêt public et envoie le rapport de sa décision au registrateur;

d) le permis est établi par le personnel du ministère, signé par le président de la CTRO et contresigné par le registrateur.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR : Immédiate

Le président
B.E. Smith

ANNEXE B-2

DÉCRET

Le 3 novembre 1989, le lieutenant gouverneur en conseil a énoncé la déclaration de principe suivante conformément à la Loi sur les véhicules de transport en commun, L.R.O. de 1980.

Lorsque la Commission des transports routiers de l'Ontario (C.T.R.O.) doit déterminer les besoins et la commodité du public concernant des demandes d'autorisation d'exploiter des services d'autocar entre des centres urbains pour remplacer les services de transport de passagers de Via Rail q'il faut remetre, cessés ou réduits par le Gouvernement du Canada, elle doit tenir compte de ce qui suit.

1. a possibilité et l'aptitude du requérant de mobiliser en quantité et qualité adéquates les ressources nécessaires avant la date de prise d'effet des réductions des services de Via Rail pour minimiser les effets de l'interruption de ces services.
2. L'aptitude et la bonne volonté du requérant d'offrir des itinéraires et un niveau de service raisonnablement commodes permettant l'accès et la sortie des passagers le long du corridor Via Rail qui cesse d'être desservi.
3. La ferme intention du requérant d'offir aux voyageurs des services d'une qualité équivalente ou supérieure à celle des services de Via Rail.

Il est à souhaiter que la C.T.R.O. traite ces demandes du début à la fin de la manière la plus expéditive possible.

ANNEXE C-1

RÉPARTITION DES RECETTES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Du 1er janvier au 31 décembre 1989

Droits de présentation des demandes	22 338,51 $
Frais judiciaires	3 551,50
Tarifs	338,50
Crédits et change (dollars américains)	1 060,83
Ajournements	3 150
Assignations	50
Publications répétées dans la Gazette de l'Ontario	200
Enregistrements sur bandes magnétiques des audiences	2 770
Photocopies	1 659,85
Transcriptions	230
Services de télex	15 990
Recettes brutes	51 339,19 $
Remboursements et chèques sans provision	1 625,24
Recettes nettes	49 713,95 $

ANNEXE C-2

DONNÉES FINANCIÈRES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

pour les périodes indiquées
(dans milles)

	TOTAL FRAIS DE PERSONNEL	TOTAL FRAIS DE TRANSPORT	TOTAL SERVICES	TOTAL FOURNITURES ET MATÉRIEL	TOTAL FRAIS DIRECTS D'EXPLOI-TATION	TOTAL CENTRE DES COUTS
Fonds disponibles du 1er avril 1988 au 31 mars 1989	1 062,3	71,5	157,1	16,4	245,0	1 307,3
Dépenses réelles du 1er avril 1988 au 31 mars 1989	1 307,8	50,9	143,4	60,3	254,6	1 562,4
Fonds disponibles du 1er avril 1989 au 31 décembre 1989	1 091,0	71,5	157,1	45,2	273,8	1 364,8
Dépenses réelles du 1er avril 1989 au 31 mars 1989	673,1	29,2	56,9	65,1	151,2	824,3
Fonds disponibles à la fin de l'exercice	417,9	42,3	100,2	(19,9)	122,6	540,5

ANNEXE D-1

DEMANDES REÇUES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO PENDANT L'ANNÉE 1989

LOI SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES AUTORISÉS

CATÉGORIE	ACCEPTÉS	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
A	7	2	1	0	10
C	4	0	1	0	5
D	21	4	7	0	32
E	1	0	0	0	1
F	1	0	0	0	1
FF	0	0	0	1	1
FS	1	0	0	0	1
GF	13	0	1	1	15
H	3	0	2	0	5
HS	1	0	0	0	1
K	3	0	0	1	4
NC	9	0	0	0	9
R	65	12	22	0	99
T	3	0	0	3	6
W	1	0	0	0	1
TOTAL	133	18	34	6	191

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

CATÉGORIE	ACCEPTÉS	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
PV	101	11	27	70	209
PVS	80	3	8	26	117
TOTAL	181	14	35	96	326

LOI DE 1988 SUR LE CAMIONNAGE

Intérêt public	18	0	0	1	19

ANNEXE D-1 (SUITE)

DEMANDES REÇUES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO PENDANT L'ANNÉE 1989

PARTIE II DE LA

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉFS	EN INSTANCE	TOTAL
PVX	59	4	12	0	109
EXTRA-PROVINCIAL.C	864	3	135	29	1 031
CORRIDOR	238	0	56	17	311
TOTAL	1161	7	203	80	1451

PARTIE III

CIRCULATION INTRA-PROVINCIALE DE MARCHANDISES

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
BG	2	1	0	0	3
FF	0	0	2	0	2
GF	43	1	53	32	129
HG	4	0	3	2	9
HS	3	0	0	1	4
IC	25	1	7	7	40
ID/GF	1	0	0	0	1
NC	26	0	15	4	45
NV	0	0	0	1	1
TV	6	0	3	2	11
GF/TV	6	0	1	0	7
TOTAL	116	3	84	49	252

ANNEXE D-1 (SUITE)

LES DEMANDES DE TRANSFERTS REÇUS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO PENDANT L'ANNÉE 1989

LOI	ACCEPTÉS	REJETÉS	RETIRÉS	EN INSTANCE	TOTAL
LOI SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES AUTORISÉS	23	0	3	0	26
LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS	10	0	1	3	14
LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN	53	1	1	14	69
TOTAL	86	1	5	17	109

DEMANDES DE DÉLIVRANCE DE PERMIS TEMPORAIRES REÇUES

PENDANT L'ANNÉE 1989

LOI	ACCEPTÉS	REJETÉS	RETIRÉS	EN INSTANCE	TOTAL
LOI SUR LES VÉHICULES UTILITAIRES AUTORISÉS	7	2	12	0	21
LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS	57	3	25	15	100
LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN	52	6	7	8	73
TOTAL	116	11	44	23	194

ANNEXE D-2

DEMANDES TRAITÉES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO Du 1er janvier au 31 décembre 1989

CATÉGORIE	TOTAL	ACCEPTÉES	REJETÉES	NBRE DE CAS OPPOSÉS	NBRE D'INTIMÉS
A	49	46	3	18	35
C	6	6	0	2	4
D	54	43	1	37	79
D(ST)	1	1	0	0	0
F	4	4	0	0	0
FS	1	1	0	0	0
GF	21	20	1	14	27
H	15	11	4	3	8
HG	1	1	0	1	1
HS	1	1	0	1	1
K	15	13	2	11	21
NC	20	18	2	5	6
R	219	179	40	3	3
T	21	20	1	7	14
W	5	3	2	3	5
PCV	433	367	66	105	204
PV	137	125	12	63	207
PVS	111	108	3	9	16
PV	248	233	15	72	223
EXTRA-PROVINCIAL	2 160	2153	7	1 233	2 319
CORRIDOR	144	144	0	3	3
INTRA-PROVINCIAL	297	287	10	54	674
PVX	74	68	6	24	84
TOTAL MVTA	2 675	2 652	23	1 314	3 080

MOTIFS DES DÉCISIONS TOTAL- 45

ANNEXE D-3

AUDIENCES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO AYANT AU LIEU DANS L'dAGGLOMÉRATION TORONTOISE ET AILLEURS Du 1er janvier au 31 décembre 1989

DEMANDES AYANT FAIT L'OBJET D'dUNE AUDIENCE

Mois	Endroit	Acceptées	Rejetées	Audience ajournée	Audience en instance
Janvier	Toronto	48	1	8	1
Février	Barrie	0	0	0	1
	Kingston	1	0	0	2
	London	4	1	0	2
	Toronto	26	1	1	0
Mars	Barrie	21	1	1	0
	Hamilton	9	4	0	0
	Kitchener	9	1	2	0
	London	3	0	0	1
	Niagara Falls	0	1	0	0
	Ottawa	6	0	0	1
	Toronto	45	7	5	1
	Windsor	0	2	0	0
Avril	Belleville	0	1	0	0
	Dryden	2	1	0	0
	Kapuskasing	6	4	0	0
	Kingston	9	2	0	0
	Kitchener	14	1	0	0
	London	16	0	0	0
	North Bay	8	1	0	0
	Ottawa	4	0	0	0
	Peterborough	5	8	0	0
	Sault Ste. M.	3	1	0	0
	Thunder Bay	5	7	0	0
	Timmins	2	0	0	0
	Toronto	35	5	0	1
	Windsor	6	3	0	0
Mai	Kitchener	0	1	0	0
	Owen Sound	1	1	0	0
	Toronto	15	1	2	1
Juin	Huntsville	1	0	0	0
	Toronto	20	2	3	2

ANNEXE D-3

DEMANDES AYANT FAIT L'OBJET D'UNE AUDIENCE - SUITE

Mois	Endroit	Acceptées	Rejetées	Audience ajournée	Audience en instance
Juillet	Kitchener	5	1	0	0
	London	0	0	1	0
	Ottawa	3	1	0	0
	Toronto	7	0	1	0
Août	Geraldton	2	0	0	0
	Kapuskasing	1	0	0	0
	Kenora	2	0	0	0
	London	1	0	0	0
	St. Catharines	1	1	0	0
	Sudbury	1	0	0	0
	Toronto	8	4	1	2
Septembre	Bowmanville	0	0	0	2
	Burlington	0	0	0	1
	Hanover	1	0	0	0
	Kitchener	0	0	0	3
	Ottawa	0	0	0	0
	St. Catharines	0	1	0	2
	Toronto	3	1	0	0
Octobre	Kenora	1	1	0	0
	London	3	3	0	0
	Port Colborne	1	1	0	0
	Toronto	1	1	0	1
Novembre	Bracebridge	1	1	0	0
	Cochrane	1	1	0	0
	Collingwood	1	1	0	0
	London	1	1	0	0
	Ottawa	2	2	0	1
	Sarnia	0	0	1	0
	Toronto	2	2	0	0
Decembre	Kingston	2	2	0	0
	Toronto	1	1	0	0
TOTAL		376	69	34	25